

Heinkel He 111

Teil 3 – Die späten Varianten H-6 bis H-20 und Z

Part 3 – The Late Variants H-6 to H-20 and Z

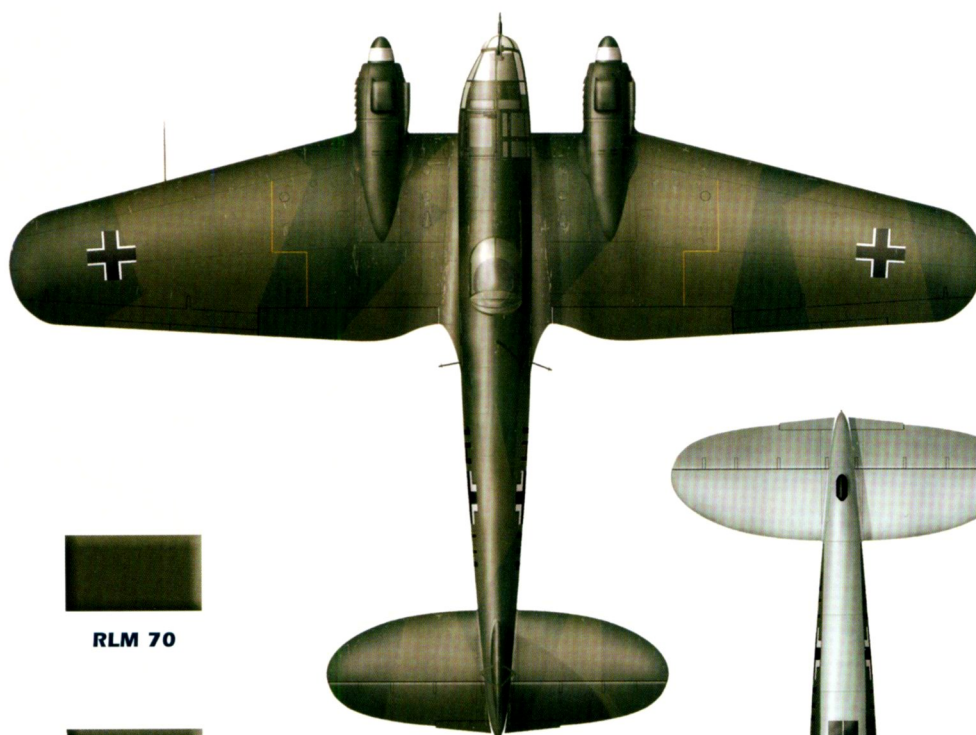


Manfred Griehl – Andreas Klein

Kompletter deutscher Text,
complete English text!

Heinkel He 111 H-6, 1H+HL, KG 26, Norway 1941

3. Staffel of KG 26 operated from Stavanger-Sola in Norway against targets in Northern Russia and flew anti-shipping missions over the North Atlantic. The aircraft has a standard three-tone camouflage with yellow outlined aircraft letter "H". ©Herbert Ringlstetter – www.aviaticus.de



RLM 04



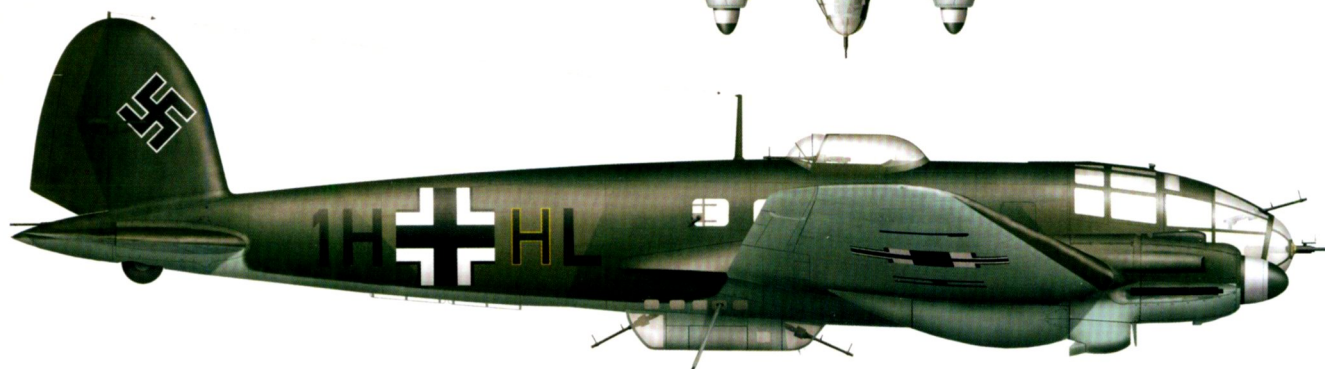
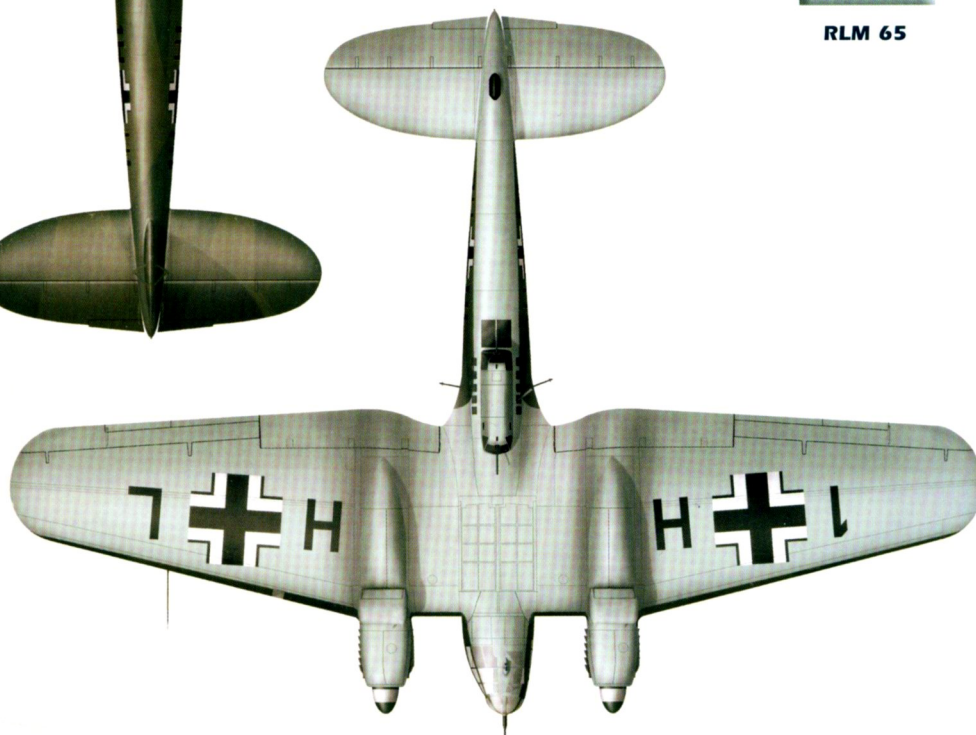
RLM 65



RLM 70



RLM 71



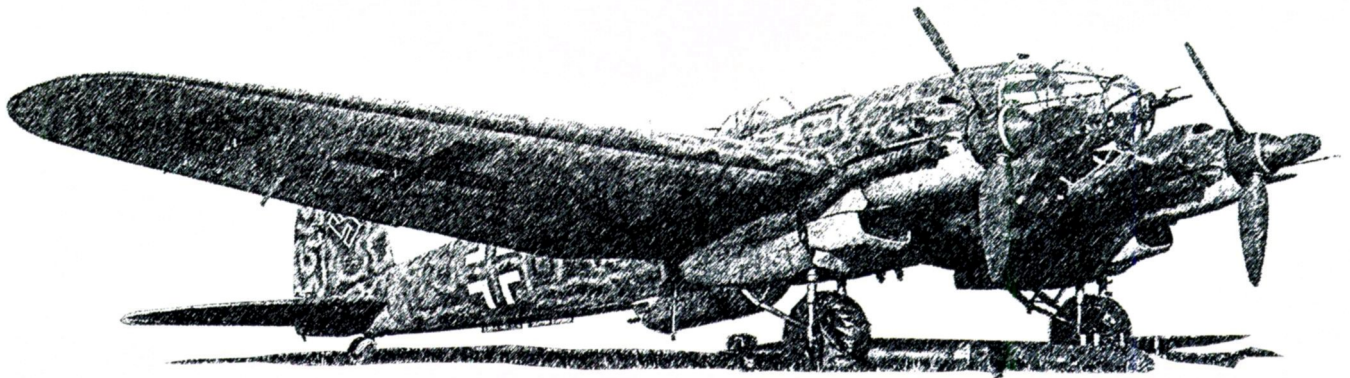
AirDOC – Aircraft Documentations

World War II Combat Aircraft Photo Archive ADC 010

Heinkel He 111

“Teil 3 – Die späten Varianten H-6 bis H-20 und Z”
»Part 3 – The Late Variants H-6 to H-20 and Z«

Manfred Griehl – Andreas Klein



All rights reserved – alle Rechte vorbehalten.

Published by:



Am Weichselgarten 5 – 91058 Erlangen – Germany
e-mail: bestellung@airdoc.eu

No parts of this work may be reproduced or used in any form or by any means – graphical, electronical or mechanical, including photocopying or information storage and retrieval systems – without written permission from the copyright holder.

Kein Nachdruck, Fotokopie oder Vervielfältigung des Werks schriftlich, graphisch, auf elektronischem Wege, für das Internet oder in irgendeiner anderen Form, in Teilen oder im Ganzen, ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages und des Verfassers.

Printed in Germany by Bresler Print & Digital – Erlangen
© AirDOC 2012

ISBN 978-3-935687-49-2

We are interested in hearing from authors with book suggestions on related topics.
Wir hören gerne von Autoren mit fertigen Manuskripten oder Buchideen.

Heinkel He 111 Teil 3

Heinkel He 111 Part 3

English

Erhard Milch visited the Heinkel plant at Rostock-Warnemünde on August 25, 1933. There he was shown sketches of a cantilever low-wing design for a medium-range bomber that would later be developed as the He 111. However, the bomber did not begin development by Heinkel until the Ju 88 and He 177 were temporarily delayed. The first military and civilian prototypes were followed by eight trials aircraft of the He 111 with a completely new, fully glazed cockpit. The trial aircraft of the future H-version, the He 111 V8 (WerkNr.1664), was a rebuilt B-1 and was initially powered by two DB 600C engines. A quick look at the subsequent versions reveals that the road to the He 111 H was to be a long one.

Year	Version	Cockpit	Engines
1934	He 111 A	Stepped Cockpit	BMW VI
1935	He 111 B	Stepped Cockpit	DB 600 C
1936	He 111 J	Stepped Cockpit	DB 600 G
1937	He 111 E/F	Stepped Cockpit	Jumo 211 A
1938	He 111 P	Glazed Cockpit	DB 601 A
1939	He 111 D	Glazed Cockpit	DB 601 A
1939	He 111 H-1/4	Glazed Cockpit	Jumo 211 A/D
1940	He 111 H-5	Glazed Cockpit	Jumo 211 D
1941	He 111 H-6	Glazed Cockpit	Jumo 211 F
1942	He 111 H-11	Glazed Cockpit	Jumo 211 F
1943	He 111 H-16	Glazed Cockpit	Jumo 211 F
1944	He 111 H-20	Glazed Cockpit	Jumo 211 F/N

The Reichsluftfahrtministerium (RLM = Air Ministry) abandoned the He 111 P completely in the summer of 1940 because the Daimler Benz inline engines were not available in sufficient numbers. This resulted in the He 111H becoming the most produced version. The complete program for new-built He 111 Ps was prematurely terminated on November 1, 1940. Two years earlier, in the fall of 1938, the technical development of the He 111 H-1 was nearly complete. The first trials aircraft were former He 111 P-1s which were tested as He 111 V17 to V19. The evaluation of the pre-production aircraft He 111 H-0 and the first He 111 H-1s commenced in June 1939. As the first He 111 H-1s initially had low powered engines, the first airframes of the new version of the bomber had to be as light weight as possible. Some aerodynamic refinements also increased the speed of the aircraft, without external loads, to 425 km/h. Following the more heavily armed and improved He 111 H-2 to H-4, the first He 111 H-5s entered production in the summer of 1940. Commencing with WkNr. 3427 the aircraft on the assembly line were not completed as H-5s, but as H-6s and delivered to the Luftwaffe as such.

He 111 H-6

Among the most important versions of the Heinkel bomber is the He 111 H-6. After the combat experience of the He 111 H-3 and H-5, the future standard version H-6 took shape in early 1941. Except for minor details its airframe corresponded to the He 111 H-5. The first order from Heinkel, issued in 1939, was for 305 aircraft. But the production of the medium-range bomber was delayed as

Deutsch

Als Erhard Milch am 25.08.1933 das Heinkel-Werk in Rostock-Warnemünde besuchte, erhielt er Einblick in die Skizzen des zur späteren He 111 führenden Entwurfs. Es handelte sich um einen Mittelstreckenbomber, der als freitragender Tiefdecker in metallbauweise ausgelegt war. Doch erst mit dem vorläufigen Ausbleiben der Ju 88 und He 177 erhielt der von Heinkel entwickelte Bomber endgültig seine Chance.

Den ersten militärischen und zivilen Prototypen folgte schließlich das achte Versuchsmuster der He 111. Mit ihm begann auch die Erprobung der Maschine mit einer völlig neuen, planverglasten Bugform. Das erste dieser Versuchsmuster der künftigen H-Version, die He 111 V8 (WerkNr. 1664), war eine umgebaute B-1 und wurde zunächst von zwei DB 600 C Motoren angetrieben. Ein kurzer Blick auf die folgenden Baureihen lässt erkennen, dass es noch ein weiter Weg bis zur He 111 H werden sollte.

Baujahr	Baureihe	Kanzelform	Triebwerke
1934	He 111 A	Stufenkanzel	BMW VI
1935	He 111 B	Stufenkanzel	DB 600 C
1936	He 111 J	Stufenkanzel	DB 600 G
1937	He 111 E/F	Stufenkanzel	Jumo 211 A
1938	He 111 P	Vollsichtkanzel	DB 601 A
1939	He 111 D	Vollsichtkanzel	DB 601 A
1939	He 111 H-1/H-4	Vollsichtkanzel	Jumo 211 A/D
1940	He 111 H-5	Vollsichtkanzel	Jumo 211 D
1941	He 111 H-6	Vollsichtkanzel	Jumo 211 F
1942	He 111 H-11	Vollsichtkanzel	Jumo 211 F
1943	He 111 H-16	Vollsichtkanzel	Jumo 211 F
1944	He 111 H-20	Vollsichtkanzel	Jumo 211 F/N

Nachdem das Reichsluftfahrtministerium (RLM) im Sommer 1940 gänzlich, auf Grund der nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehenden Daimler Benz Reihenmotoren, von der He 111 P abgekommen war, wurde die He 111 H am Ende zu der am meisten gebauten Baureihe. Bis zum 01.11.1940 wurde das gesamte Neubau-Programm für die Baureihe He 111 P vorzeitig abgeschlossen.

Schon zwei Jahre früher, bis Herbst 1938, galt auch die technische Entwicklung der He 111 H-1 als nahezu abgeschlossen. Als erste Versuchsmuster dienten frühere He 111 P-1, die als He 111 V17 bis V19 getestet wurden. Die Erprobung der Nullserienflugzeuge He 111 H-0 sowie der ersten He 111 H-1 begann im Juni 1939. Da die ersten He 111 H-1 anfangs zu schwache Triebwerke aufwiesen, galt es die Zelle der neuen Bomberversion so leicht als irgend möglich zu halten. Dank einiger aerodynamischer Verfeinerungen konnte die Geschwindigkeit der Maschinen, ohne äußere Bombenlast, wieder auf bis zu 425 km/h gesteigert werden. Nach immer stärker bewaffneten und auch sonst hinsichtlich der Ausrüstung verbesserten He 111 H-2 bis H-4 folgte ab Sommer 1940 die Produktion der ersten He 111 H-5. Ab der WkNr. 3427 wurden die bereits in Arbeit befindlichen Maschinen jedoch nicht mehr als H-5, sondern als H-6 fertiggestellt und an die Luftwaffe ausgeliefert.



the necessary Jumo 211F-1 engines were initially not available. In the summer of 1940, the RLM expected at least 40 airframes per month, but was later increased to a monthly production of 100 He 111 H-6s. During the program meeting on February 1, 1941, Berlin realized that this production rate was impossible. To manage a smooth transition from the H-5 to the H-6 more time was necessary than the RLM had calculated. Thus it was not expected to commence the series production before April 1941. By July 1, 1941, only 135 of the new bombers had been produced. After July 1941, it was necessary for 160 examples per month to leave the assembly line in order to replace the delayed Ju 88 and Do 217 in the combat units.

From August 1942 the RLM hoped to finally have the targeted large-scale production of the Ju 88 up and running smoothly in order to subsequently reduce manufacture of the He 111 H-6 to a monthly output of 20 aircraft. These were intended to replace the monthly losses by the units. Against these plans was the fact that a He 111 H-6 was far easier to manufacture than a Ju 88A-4. As early as September 1941 the Generalluftzeugmeister increasingly supported the Heinkel design, thus securing retention of its production. Delivery plan 22 issued on July 15, 1942, mentioned the manufacture of 1,712 He 111 H-6s and 30 He 111 H-6 Torp. anti-shiping aircraft. Several plants would produce these aircraft until late December 1943, to maintain the strength of combat units, until enough higher performance aircraft, like the Ju 188, became available. The major improvement was the use of more powerful Jumo 211F engines with 1,350 hp each. In contrast to its predecessors, the new engines provided an increased climbing speed and a slightly higher service ceiling of 8,500 m. But with a heavy external load it could only reach an altitude of 6,500 m. The H-6 weighed about 14,000 kg and had an armament of two forward firing MG-FF/M (A- and C-Stand), four MG 15s and the tail-mounted MG 17, which had become the standard equipment in the H-5. Some of the aircraft only carried one MG-FF/M (A-Stand) or, for the first time, two MG 15s in the cockpit.

The first of these improved bombers arrived at the units on the Western front in May 1941. During large-scale production the equipment of the He 111 was constantly improved. Later some He 111 Hs were evaluated with the more powerful Jumo F-2 engines. With this powerplant the He 111 H-6 reached a top speed at low level of 365 km/h, while the speed at 6,000 m altitude was 435 km/h. With two external loads the speed was reduced by about 35 km/h. The He 111 H-6 could also be used both as a horizontal or as a torpedo bomber. The first 500 examples carried an ETC 2000 rack on the left and a PVC 1006 L on the right while from the 501st aircraft the H-6 carried two ETC 2000s. The range of the aircraft was between 1,800 and 2,500 km.

In October 1941 Heinkel was tasked to propose a lighter weight version of the He 111 H-6. With its reduced weight this version, initially designated He 111 H-7, was to operate at a much higher altitude to evade the enemy's anti-aircraft guns. Except for a remotely controlled dorsal gun the defensive armament was to be removed. The complete airframe was to be re-designed to save weight and the cockpit instrumentation was also to be reduced to the absolute minimum. As this would have resulted in a completely new design, the plans were rather quickly abandoned. Also the designation H-7 was not issued officially by the RLM.

The He 111 H-6 was in service until the end of the war. However, instead of offensive missions the aircraft was increasingly used as a transport. Many missions were flown to re-supply the fortresses on the Atlantic coast and to sup-

He 111 H-6

Zu den wichtigsten Ausführungen des Heinkel Kampfflugzeugs gehörte die He 111 H-6. Nach den mit der He 111 H-3 und H-5 gesammelten Einsatzerfahrungen entstand bis Anfang 1941 die künftige Standardausführung H-6, deren Zelle bis auf Details der Ausstattung der He 111 H-5 entsprach. Der erste Auftrag sollte allein bei Heinkel den Bau von 305 Maschinen umfassen und stammte aus dem Jahr 1939. Da aber die hierzu notwendigen Jumo 211 F-1 Motoren anfangs nicht zur Verfügung standen, verzögerte sich die Herstellung der Mittelstreckenbomber. Im Sommer 1940 rechnete das RLM mit mindestens 40 Flugzeugen pro Monat. Später wurden sogar monatlich 100 He 111 H-6 gefordert. Während der Programmbesprechung am 01.02.1941 musste man in Berlin einsehen, dass eine derartige Produktionsrate keinesfalls zu schaffen war. Um einen reibungslosen Übergang von der H-5 auf die H-6 zu erreichen benötigte man mehr Zeit, als das RLM erwartet hatte. Mit der Serienproduktion der neuen Variante H-6 war daher nicht vor April 1941 zu rechnen. Bis zum 01.07.1941 gelang es nur 135 der neuen Kampfflugzeuge zu montieren. Ab Juli 1941 sollten 160 pro Monat vom Band laufen, um die ausgebliebenen Ju 88 und Do 217 bei den Kampfverbänden zu ersetzen.

Ab August 1942 hoffte das RLM, dass die seit langem angestrebte Großserienfertigung der Ju 88 nun endlich in geordneten Bahnen verlaufen würde, um im Anschluss die Herstellung der He 111 H-6 bis auf monatlich 20 Maschinen drosseln zu können. Mit diesen sollten die monatlichen Ausfälle bei den Verbänden ersetzt werden. Gegen diese Absicht sprach allerdings, dass eine He 111 H-6 wesentlich einfacher zu produzieren war, als beispielsweise eine Ju 88 A-4. Schon im September 1941 sprachen sich der Generalluftzeugmeister daher verstärkt für die Heinkel Konstruktion aus, womit die Beibehaltung der Fertigung gesichert war. Im Lieferplan 22, der am 15.07.1942 herausgegeben wurde, war so vom Bau von 1.712 He 111 H-6 und 30 He 111 H-6 torp. die Rede. Die Maschinen sollten bis Ende Dezember 1943 die Fertigung in mehreren Werken verlassen und auf Dauer den Bestand der Kampfverbände sichern, ehe für diese genügend leistungsfähige Einsatzmuster, beispielsweise die Ju 188, vorhanden wären. Die wesentliche Verbesserung lag in der Verwendung der leistungsstärkeren Jumo 211 F Flugmotoren mit einer Startleistung von 2x 1.000 kW (2x 1.350 PS).

Die neue Motorenausstattung bewirkte im Vergleich zu den Vorläufern eine höhere Steiggeschwindigkeit sowie eine leicht gestiegene Dienstgipfelhöhe von 8.500 m. Mit schweren Außenlasten waren allerdings nur 6.500 m Einsatzhöhe erreichbar. Die gut 14.000 kg schwere H-6 besaß als Waffenanlage oftmals zwei, in Flugrichtung schießende MG-FF/M (A- und C-Stand), vier MG 15 sowie serienmäßig das MG 17 im Hecksteiß, welches schon ab der H-5 zur Serienausstattung gehörte. Ein Teil der Maschinen führte jedoch nur ein MG-FF/M im A-Stand oder erstmals serienmäßig zwei MG 15 in der Kanzel mit.

Die ersten dieser verbesserten Bomber trafen im Mai 1941 bei den Einsatzverbänden im Westen ein. Innerhalb der Produktion der Großserie wurden auch die He 111 ständig in punkto Ausrüstung verbessert. Später wurden einige He 111 H mit leistungsstärkeren Jumo 211 F-2 erprobt. Mit diesen Motoren erreichten die He 111 H-6 in Bodennähe maximal 365 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit der Maschine betrug in 6.000 m Flughöhe etwa 435 km/h. Bei zwei Außenlasten reduzierte sich die Geschwindigkeit um etwa 35 km/h.

Die He 111 H-6 stellte die erste, gleichzeitig als Horizontal- und Torpedobomber verwendbare Ausführung



port the port cities along the Channel which were encircled by the Allies but were still controlled by the Wehrmacht as "fortresses". The last transport missions were flown shortly before war's end by the Kampfgruppen Uhl, Herzog, and others using the remaining aircraft from Eastern front units.

He 111 H-8

In March 1940 one of the He 111 H-5 received a trial installation of a huge cable deflector with a cutting device to sever the cable, which would protect the bomber from enemy barrage balloons. The evaluation commenced in April 1940 and it was planned to convert a further 50 using He 111 H-4s and H-5s. The aircraft modified with the balloon deflector were designated as He 111 H-8 and the last aircraft were modified in February 1941. The aircraft were rather sluggish in the air and thus were very vulnerable to enemy fighters therefore the use of this version was abandoned soon after.

He 111 H-9

The He 111 H-9 was a conversion of existing He 111 H-1s to training aircraft with dual controls. At the same time the layout of the instruments was adjusted so that the new crews became accustomed from the outset of their training to the layout of the He 111 H-6 and other improved versions of the horizontal bomber.

He 111 H-10

The He 111 H-10 was also a multi-seat trainer with dual controls. Basically the He 111 H-10s were modified He 111 H-2 and H-3 versions and concerning its changed controls and equipment, was largely similar to the H-9. As in the H-9, the H-10 usually had the armament removed, and some of the conversions later received different powerplants. A total of 425 H-1 to H-3 aircraft were converted. Among others the He 111 H-9/H10s were operated by the Flugzeugführerschulen (FFS) B 10, B 17, B 35, the C-Schulen C 10, C 17, C 20, C 21, C 22 and the Blindflugschule 7. Also KG 4, KG 27 and other combat units of the Luftwaffe flew the H-9/H-10 as trainers.

He 111 H-11

The future role of the He 111 was explored in late 1941 during two development meetings at the RLM in Berlin. All future combat versions were to have universally usable, easy to maintain racks for external weapons, which could support all common, but most importantly heavy types of loads. The new version, the He 111 H-11 also differed from its predecessors by a changed cockpit with more comfort for the crew, a changed jettisoning system and defensive armament, the "Kutonase" (barrage balloon cable-cutter) and tow-gear for transport gliders of all kinds. To observe the tugged load the aircraft had a rear-view mirror for the pilot.

The He 111 H-11 was developed from the H-6 and dated back to studies from the summer of 1942 and comprised all the previously mentioned improvements. The result was a bomber with a technical range of 2,340 km with a load of 2,000 kg. The aircraft could also be used as a horizontal bomber, mine layer, or to carry aerial torpedoes. This was made possible by a load carrying rack that replaced the individually mounted ETC 2000s. The first He 111 H-11 was completed on October 22, 1942, and was evaluated in early

der H-Serie dar. Bei den ersten 500 Maschinen waren links ein ETC 2000 und rechts ein PVC 1006 L, ab der 501. H-6 zwei ETC 2000 angebracht. Die Reichweite der Maschine lag zwischen 1.800 und 2.500 km.

Die Heinkel-Werke wurden im Oktober 1941 beauftragt, einen Umbauvorschlag für eine in Masse und Gewicht reduzierte Ausführung der He 111 H-6 auszuarbeiten. Durch die verringerte Flugmasse sollte diese anfänglich als He 111 H-7 bezeichnete Ausführung in weit größerer Höhe als bisher operieren können, ohne dabei stark von der gegnerischen Flak bei der Erfüllung des Einsatzauftrages behindert zu werden. Die Defensivbewaffnung sollte bis auf einen fernbedienten Waffenstand auf dem Rumpfrücken entfallen. Außerdem sollte die gesamte Zelle entfeinert und die Instrumentierung auf ein Mindestmaß reduziert werden. Da hierdurch eine völlig neue Maschine entstanden wäre, kam es schnell zur Streichung des Vorhabens. Auch die Bezeichnung H-7 wurde vom Reichsluftfahrtministerium nicht offiziell vergeben.

Die He 111 H-6 war bis zum Kriegsende im Einsatz. Anstelle als offensives Einsatzmittel wurden die Maschinen immer häufiger als Transportflugzeuge eingesetzt. Viele der Einsätze galten der Versorgung der Atlantikfestungen und der von den Alliierten im Bereich des Englischen Kanals ebenfalls eingeschlossenen, von der Wehrmacht als "Festungen" gehaltenen Hafenstädten. Die letzten Transportflüge fanden kurz vor Kriegsende bei den Kampfgruppen Uhl, Herzog und anderen aus dem verbliebenen Maschinenbestand zusammengewürfelten Einheiten an der Ostfront statt.

He 111 H-8

Im März 1940 wurde eine He 111 H-5 versuchsweise mit einem weit ausladenden Kabelabweiser ausgerüstet, welcher den Bomber vor gegnerischen Sperrballonkabeln schützen sollte. Mittels einer Trennvorrichtung sollte die Halterung des Sperrballons gekappt werden. Ab April 1940 kam es zu praktischen Versuchen, was zur Herrichtung weiterer 50 gebrauchter He 111 H-4 und H-5 im Rahmen eines Umbauprogramms führen sollte. Die mit dem Ballonabweiser versehenen Flugzeuge trugen fortan die Bezeichnung He 111 H-8. Die letzten Maschinen verließen im Februar 1941 die Fertigung. Da die Maschinen im Einsatz reichlich schwerfällig und daher leicht durch gegnerische Jäger zu bekämpfen waren, musste deren Verwendung bald wieder aufgegeben werden.

He 111 H-9

Bei der Ausführung He 111 H-9 handelte es sich um den Umbau bereits vorhandener He 111 H-1 Flugzeuge zu Schulmaschinen mit Doppelsteuerung. Gleichzeitig wurde auch die Anordnung der Instrumente überarbeitet, um die neuen Besatzungen von Beginn der Ausbildung an das Aussehen der He 111 H-6 und anderer inzwischen verbesserter Ausführungen des Horizontalbombers zu gewöhnen.

He 111 H-10

Auch bei der He 111 H-10 handelte es sich um ein mehrsitziges Schulflugzeug mit Doppelsteuerung. Die He 111 H-10, die grundsätzlich auf umgebauten He 111 H-2 und H-3 Varianten basierte, entsprach in Ausrüstung, wie z.B. die geänderte Steuerungsanlage, der Heinkel He 111 H-9. Wie schon bei der H-9 war auch bei der H-10 die Bewaffnung meist ausgebaut. Ein Teil der Umbauflugzeuge wurde im Laufe der Zeit mit unterschiedlichen Flugmotoren ausgerüstet. Insgesamt umfasste die Umrüstung aus H-1



1943. The standard defensive armament of the He 111 H-11 consisted of a MG-FF/M in the A-Stand, a MG 131 in the B-stand and a MG 81 Z in the C-Stand. For the first time a MG 81 Z was installed in the rear facing ventral tub position and two MG 81 Is were mounted in the D-Stands on both sides of the fuselage. Partially, the MG-FF/M in the A-Stand was replaced by a MG 131. The changed cockpit glazing provided a better view and fewer glaring effects, whilst the instrument panel mounted on the side facilitated missions of longer duration.

The first 14 He 111 H-11s were delivered to II./KG 26, arriving in December 1942. In contrast II./KG 27, at first had to be content with only one example of this type. Together with the H-6 and its successor the aircraft remained in combat operation over the Eastern front during the following years.

He 111 H-12

A small number of He 111 H-6s were to be converted to the H-12, to serve as test aircraft for guided missiles like the Hs 293 and other special loads. Only a few converted aircraft with the Kehl III transmitter served in the evaluation of the Hs 293 and other guided weapons. The combat missions with the few converted aircraft were mainly performed by KG 53 "Legion Condor" but didn't achieve the desired results by war's end.

He 111 H-14

The He 111 H-14, a capable horizontal bomber, was based on the He 111 H-3. The radio equipment and the instrumentation, as well as the navigation system, had been improved to reflect the technical progress of the time. Initially it was planned to build 50 of these bombers. The improved navigation and direction finding equipment was to enable more precise bomb attacks without ground visibility. As in the He 111 H-11 the new cockpit glazing with the improved visibility for the pilot would also have been installed. The aircraft was mainly used as a horizontal bomber with up to eight vertical bomb racks ESAC or one ETC 2000 for heavy external loads. The installation of the ETC 2000 on the left side made the replacement of the left four ESACs by an internal fuel tank possible. The He 111 H-14 was regarded as a capable pathfinder using the Y-Verfahren while also being equipped to act as a radio reconnaissance platform with Kommando Rastedter. Additionally, a small quantity of these aircraft is said to have received the FuG 200 anti-shipping radar, with the antennas being installed on the forward fuselage. Most of these radio-recce aircraft flew with the pathfinder squadrons of the Kampfgeschwader on the Eastern front. For radio communication these aircraft received a FuG 16. Also installed were a FuMB 4 "Samos", the direction finder APZ 5 and the FuG 351 "Korfu". The latter served to warn the crew in case an enemy night-fighter approached with active radar.

The majority of the newly built aircraft is said to have received Jumo F inline engines with Junkers variable-pitch propellers VS 11 on the production line instead of the lower powered D version. Supply shortages of the engines led to problems with the timely delivery of the H-14. Among others this meant that only 30 aircraft were manufactured instead of the initially planned 50. In December 1942, the first He 111 H-14s were allocated to I./KG 53 and I./KG 100. At least one aircraft went to the Erprobungskommando Koch, which also had one Ju 88 A-4 and a Fw 200 C. In the spring of 1943, a few aircraft were delivered to Kampfgeschwader KG 55 and were operated on the Eastern front.

bis H-3 425 Maschinen. Die He 111 H-9/H-10 waren unter anderem bei der Fluglehrerschule der Luftwaffe, den Flugzeugführerschulen (FFS) B 10, B 17, B 35, den C-Schulen C 10, C 17, C 20, C 21, C 22 und der Blindflugschule 7 im Einsatz. Außerdem flogen H-9/H-10 beim KG 4, KG 27 und anderen Kampfverbänden der Luftwaffe als Schulmaschinen.

He 111 H-11

Anlässlich von zwei, gegen Ende 1941 im RLM in Berlin abgehaltenen Entwicklungsbesprechungen, wurde die künftige Rolle der He 111 ausgelotet. Für alle künftigen Einsatzversionen sollte eine universell nutzbare, leicht zu wartende Abwurfaffen-Anlage die Mitführung aller gängigen, vor allem aber schwerer Lasten erlauben. Die neue Ausführung, die He 111 H-11, unterschied sich von ihren Vorläufern außerdem durch eine geänderte Kanzel mit größerer Bequemlichkeit für die Besatzung, eine geänderte Abwurfanlage und Defensivbewaffnung, die Kutonase sowie eine Schleppleinrichtung für Lastensegler aller Art. Um die geschleppte Last zu überwachen, besaß die Maschine einen Rückspiegel für den Piloten.

Die He 111 H-11 entstand aus der Baureihe H-6 und ging auf Studien vom Sommer 1942 zurück, die alle zuvor genannten Verbesserungen zum Inhalt hatte. Es kam so zu einem Kampfflugzeug, das mit 2.000 kg Abwurflasten eine technische Reichweite von 2.340 km aufwies. Die Maschinen ließen sich auch als Lastenträger sowie als Horizontalbomber oder Minenleger einsetzen. Ermöglicht wurde dieses durch einen Lastenträger, welcher die beiden bisher verwendeten, einzelnen angebrachten ETC 2000 ersetzte. Die erste He 111 H-11 wurde bei den Heinkel-Werken am 22.10.1942 fertiggestellt und bis Anfang 1943 erprobt. Die serienmäßige Abwehrbewaffnung der He 111 H-11 bestand aus einem MG-FF/M im A-Stand, einem MG 131 im B- und einem MG 81 Z im C-Stand. Die Maschinen wiesen erstmals ein MG 81 Z in der nach hinten gerichteten Position der Liegewanne und je ein MG 81 I (Illing – Einzelwaffe) als Bestückung der beiden Seitenstände (D-Stand) auf. Das MG-FF/M im A-Stand wurde zum Teil durch ein MG 131 ersetzt. Durch die geänderte Kanzelverkleidung, welche für eine bessere Sicht und weniger Blendungseffekte sorgte, sowie durch das seitlich angebrachte Instrumentenbrett wurden längere Einsatzflüge erleichtert.

Die ersten He 111 H-11 erhielt die II./KG 26. Dort trafen im Dezember 1942 die ersten 14 Maschinen ein. Dagegen musste sich die II./KG 27 mit vorerst einer Maschine dieses Typs begnügen. Die Maschinen blieben zusammen mit der He 111 H-6 und deren Nachfolger über die nächsten Jahren im Kampfeinsatz über der Ostfront.

He 111 H-12

Als Erprobungsträger für den Einsatz mit nachsteuerbaren Lenkflugkörpern, besonders der Hs 293 und anderen Sonderlasten, sollte eine kleine Serie von He 111 H-6 zur H-12 umgerüstet werden. Nur einige provisorisch umgebaute Maschinen mit der Kehl III Anlage dienten anschließend der Erprobung der Hs 293 und anderer nachsteuerbarer Flugkörper. Die scharfen Einsätze mit wenigen Umbauflugzeugen, die überwiegend beim KG 53 "Legion Condor" eingesetzt waren, brachten gegen Kriegsende kaum den gewünschten Erfolg.

He 111 H-14

Bei der Ausführung der He 111 H-14, handelte es sich um einen leistungsfähigen Horizontalbomber, der nach



He 111 H-16

The night-bomber He 111 H-16 was similar in equipment and airframe to the H-14, but had the enhanced defensive armament of the He 111 H-11 due to the increased potential of enemy aircraft. The He 111 H-16's two Jumo 211 F-2 engines were equipped with flame-dampers specially adapted for night missions. The bomb racks were adopted from the He 111 H-14 without change. The cabin glazing had been widened in the H-14 and tended to reduce glaring effects, i.e. through enemy search lights. A Kutonose along the glazed cabin served to protect against barrage balloon cables. The first trials aircraft (TD+RM) was completed in Rostock in early 1943. A rather short type evaluation was conducted at Rechlin between July 18 and 24, 1943. The flight performance of the H-16 was only about 10 km/h higher compared to the He 111 H-6.

Beginning on July 20, 1943, one example with enhanced defensive armament was tested at the E-Stelle Tarnowitz. This mainly concerned the MG 81s in the rear part of the fuselage consisting of a rear facing MG 81 Z and the two MG 81 Is on the fuselage sides. Later the aircraft received a trial installation of three MG 81 Zs in the rear fuselage. The He 111 H-16/R1 was the sub variant with a DL 131 dorsal turret. The production of new aircraft was not undertaken as the production continued with the H-20 only a short time later. Initially, the use of external racks was only planned as a field modification but during operations this mod was installed more frequently. Also, the aircraft could be used as a glider tug (He 111 H-16/R2) as well as a pathfinder with additional armour plating and reduced payload carrying capability (He 111 H-16/R3). Sporadically the H-16 was also used for weather reconnaissance with the installation of additional tanks.

The first series production aircraft completed factory test flights in late 1942. In January 1943 the first seven He 111 H-16s landed at II./KG 4. In February 1943 the first He 111 H-16 arrived at I./KG 4, II./KG 27 received 18 aircraft, and further examples arrived at KG 55 and some other combat units of the Luftwaffe. In early summer 1944, production switched to the He 111 H-20.

A further three versions are said to have been based on the He 111 H-16. However, no further details are available, as the aircraft were all listed as H-16s in the unit statistics and the RLM never issued these designations. The He 111 H-17 was another trainer, which was converted to dual controls from H-6 to H-11 aircraft. It can be assumed that all armament had been removed in this variant. As there is no documentation about their losses, it is quite probable that the H-17, had never been realized.

The He 111 H-18, like the H-14, was a medium bomber for nocturnal missions. For this reason the aircraft only had a reduced defensive armament. Presumably most of these bombers were operated by KG 26 and KG 100. Only about 30 He 111 H-18s are said to have been converted from existing aircraft. Some aircraft with special radio equipment, basically converted H-16s, flew long range reconnaissance missions over the Bay of Biscay with the Sonderkommando Rastedter. They were used to monitor the movements of Allied maritime forces and their radio emissions in order to safely conduct operations of their own, mostly inferior forces. From 1943, other conversions received modified flame dampers.

Like the H-17 only a relatively small number of the He 111 H-19 trainer with dual controls were converted from no longer mission capable H-16s. With the exception of the B-Stand the aircraft mostly had their defensive armament removed and as was the usual jettisoning system. It is pos-

Werkunterlagen vom 19.06.1942 im Grunde auf der He 111 H-3 aufbaute. Allerdings war die Funkanlage sowie die Ausstattung der Instrumente als auch die Navigationsanlage wesentlich verbessert und dem Stand der damaligen Entwicklung angepasst worden.

Anfangs war geplant, im Oktober 1942 insgesamt 50 dieser Kampfflugzeuge zu bauen. Durch die verbesserte Navigations- und Peilanlage sollten zielsichere Bombenangriffe jederzeit auch ohne Erdsicht möglich werden. Noch dazu wäre, wie schon bei der He 111 H-11, die neue Kabinenverglasung, die dem Flugzeugführer bessere Sichtverhältnisse verschaffte, verwendet worden. Die Maschine konnte vornehmlich als Horizontalbomber mit bis zu acht Vertikalmagazinen (ESAC – Elektrische Senkrechtaufhängung für zylindrische Außenlasten) oder einem ETC 2000 für schwerste Außenlasten ausgerüstet werden. Der Anbau des ETC 2000 auf der linken Seite hatte zur Folge, dass anstatt von vier ESAC auf der linken Seite darüber ein Kraftstoffbehälter eingebaut werden konnte. Gleichzeitig galt die He 111 H-14 als ein leistungsfähiger Zielfinder, zum Teil auch als gut ausgerüsteter Funkaufklärer. Ein kleiner Teil dieser Maschinen soll als Zusatzausrüstung auch eine FuG 200 Anlage, deren Antennen im Bereich des vorderen Rumpfes angebracht wurden, erhalten haben. Die meisten der Funkaufklärer beim Kommando Rastedter in Bordeaux-Merignac und einige an der Ostfront. Neben dem FuG 16 kamen außerdem ein FuMB 4 "Samos", der Peilgerätezusatz APZ 5 und das FuG 351 "Korfu" zum Einbau. Letzteres Gerät diente zur Warnung der Besatzung für den Fall, dass sich ein gegnerischer Nachtjäger mit eingeschaltetem Radargerät näherte.

Die Mehrzahl der Neubaumaschinen soll bereits im Werk Jumo 211 F Reihenmotoren mit Junker Verstellflüschrauben VS 11, anstatt der schwächeren Ausführung D, erhalten haben. Produktionsprobleme hinsichtlich der Flugmotoren sorgten davor, dass es zu Problemen mit der rechtzeitigen Auslieferung der He 111 H-14 kam. Dies führte bei dieser Variante unter anderem dazu, dass zunächst nur 30 anstatt der ursprünglich geplanten 50 Flugzeuge hergestellt wurden. Die ersten He 111 H-14 wurden im Dezember 1942 der I./KG 53 sowie der I./KG 100 zugeteilt. Mindestens ein Flugzeug erhielt damals das Erprobungskommando Koch, in dem außer der He 111 H-6 auch eine Ju 88 A-4 und eine Fw 200 C zu finden waren. Einige wenige Maschinen wurden im Frühjahr 1943 an das Kampfgeschwader KG 55 ausgeliefert und gelangten ebenfalls über der Ostfront zum Einsatz. Ab Frühsommer 1944 waren fast alle verbliebenen H-14 bei diversen Schleppgruppen eingesetzt.

He 111 H-16

Der Nachtbomber He 111 H-16 glich in der Ausrüstung und der Zelle ebenfalls nahezu der H-14. Das Kampfflugzeug besaß jedoch die verstärkte Abwehrbewaffnung der He 111 H-11. Dies trug dem immens gestiegenen gegnerischen Potential einigermaßen Rechnung. So waren die mit zwei Jumo 211 F-2 Motoren ausgerüsteten He 111 H-16 mit speziell für den Nachteinsatz angepassten Nacht-Visieren (Bo) ausgestattet. Die Abwurfanlage entsprach jener der He 111 H-14 und konnte unverändert übernommen werden. Die Kabinenverglasung war wie schon bei der H-14 erweitert worden und neigte von nun an zu weniger Blendungserscheinungen, beispielsweise durch gegnerische Scheinwerfer. Als Schutz vor Sperrballonkabeln diente eine Kutonase entlang der verglasten Kabine. Das erste Musterflugzeug (TD+RM) wurde ab Anfang 1943 in Rostock hergestellt. Zwischen dem 18. und dem 24. Juli 1943 fand in Rechlin die recht kurze Mustererprobung statt. Die



sible that one H-19 with the WkNr. 160379 of FFS B 10 was written of at Fürstenwalde in a crash landing, however six-digit Werknummern starting with 16xxxx indicate H-16 aircraft.

He 111 H-20

The He 111 H-20 was built as the last major development of the H Series. Three converted H-16s served as trials aircraft He 111 V46 to V48. The He 111 H-20 could be operated in a variety of missions. Apart from its use as a bomber with an easily removable external bomb rack (Lastenträger), the H-20 could be employed as a nuisance bomber with two ETC 2000 racks and additional fuel capacity (Rüstfall A) or one ESAC rack plus one ETC 2000 (Rüstfall B). Later the OKL considered its use as a transport with 2x4 ESAC racks or alternatively two ETC 2000s for large loads like the supply container (VB) 700 (Rüstfall C). The armament of the He 111 H-20 consisted of a MG 131 in the A-Stand. The same applies for the B- and C-Stands. The two sideways facing gun positions regularly carried a MG 81 Z. According to the E-Stelle Rechlin, the performance of the He 111 H-20 at low level was between 290 and 310 km/h and at an altitude of 4,000 m between 320 and 350 km/h. The service ceiling was 8,300 m. Apart from its use as twin-engine bomber, the H-20 was also suited as a robust battle zone transport and paratroop carrier. Deliveries of the He 111 H-20 commenced in January 1944.

Among the first units to receive the H-20 was Stab of KG 4 "General Wever", which received four examples. At the same time 28 H-20s arrived at I. Gruppe and 13 at the II. Gruppe KG 4 at the Eastern front. In February 1944, further examples followed, of which a total of 34 aircraft were issued to II./KG 27. The next production batches to follow included H-20s for III. Gruppe and in April 1944 for IV. Gruppe of KG 55 "Greif". In the summer of 1944, the bomber was also operated by I. Gruppe KG 53 "Legion Condor". Among the last combat units on the Eastern front to fly the He 111 H-20 in December 1944 were KG 4 with 72 aircraft and KG 53 with 28 examples. By the end of offensive flying operations in early 1945 most combat units formerly equipped with the He 111 H-20 had progressively transferred their aircraft to transport units such as Transportgruppe 30.

Derived from the H-20, the H-21s were conversions having Jumo 211 F-2 engines which were subsequently equipped with turbo chargers (9-2281). The originally planned installation of the Jumo 211 E-1 had to be cancelled because of a lack of engines, especially as these were more urgently needed for fighters and night fighters. The same applied to the further development of the He 111 H-20 into a really capable high altitude bomber. Instead of the Jumo 213 which was needed for the Fw 190 D, two BMW 801 TJ high altitude engines were to be used. In the end few trials aircraft were completed.

Based on the He 111 H-20 the H-22 was to be used as a carrier aircraft for the FZG 76, the V1 Flying Bomb. Like the H-21, it was planned to power the H-22 either with two Jumo 213 A or two Jumo 213 E engines. As the more powerful engines were not available due to the effects of war, only two Jumo 213 F-2s could be used. However, with these engines the expected performance could not be attained. The first trial launches of the FZG 76 from a He 111 H-16 were a failure but the planned H-22 offered ideal possibilities for the carriage of a missile. After the modification of a He 111 H-16 (CK+UE) the FZG 76s V83, V90 and V111 were launched. The modification included the installation of a PVC 1006 rack, the necessary switchbox with fuse

Flugleistungen der H-16 lagen nur um etwa 10 km/h höher als bei der He 111 H-6.

Ab dem 20.07.1943 wurde die verstärkte Defensivbewaffnung mit einer Maschine bei der E-Stelle Tarnowitz erprobt. Es handelte sich vor allem um die im hinteren Rumpfteil eingebaute MG 81 Waffenanlage, die aus einem MG 81 Z nach hinten unten und zwei seitlichen MG 81 I bestand. Später wurde die Maschine versuchsweise mit drei MG 81 Z im hinteren Rumpfteil versehen. Im A- und B-Stand war im Normalfall jeweils ein MG 131 eingebaut. Bei der He 111 H-16/R1, einer mit DL 131 Drehturm ausgestatteten Version, unterblieb der Neubau von Maschinen – die Produktion lief wenig später als Baureihe H-20 weiter. Die Verwendung von Außenlasten war bei der H-16 anfänglich nur als Rüstsatz geplant und wurde erst im Laufe des Einsatzes verstärkt durchgeführt. Die Maschinen konnten außerdem als Schleppmaschine mit Starrschleppkupplung (He 111 H-16/R2) sowie als Zielfinder mit Zusatzpanzerung und reduzierter Abwurfbewaffnung (He 111 H-16/R3) ausgerüstet werden. Auch als Wetterflugzeug mit erweiterter Tankanlage kam die H-16 vereinzelt zum Einsatz.

Die ersten Serienflugzeuge verließen Ende 1942 den Einflugbetrieb im Werk. Im Januar 1943 landeten die ersten sieben He 111 H-16 bei der II./KG 4. Eine erste He 111 H-16 traf im Februar 1943 auch bei der I./KG 4 ein. Gleich 18 dieser Flugzeuge erhielt die II./KG 27, weitere trafen beim KG 55 sowie bei einigen anderen Kampfverbänden der Luftwaffe ein. Die Fertigung lief im Frühsommer 1944 zugunsten der He 111 H-20 aus.

Auf Basis der He 111 H-16 sollen durch Umrüstungen drei weitere Varianten entstanden sein. Genaues lässt sich nicht dazu sagen, da die Maschinen in den Stärkenachweisen immer als H-16 aufgeführt wurden und die folgenden Bezeichnungen nie vom RLM vergeben wurden.

Bei der He 111 H-17 handelte es sich wiederum um ein Schulflugzeug, das aus Maschinen der Baureihen He 111 H-6 bis H-11 auf Doppelsteuerung umgerüstet wurde. Es ist davon auszugehen, dass bei dieser Variante die Bewaffnung ausgebaut war. Da keinerlei Verluste dieser Flugzeuge verzeichnet sind, ist es sehr wahrscheinlich, dass, wie auch die H-7, diese Maschine nie realisiert wurde.

Bei der He 111 H-18 soll es sich, wie auch schon bei der H-14, um ein mittelschweres Kampfflugzeug für den Nachteinsatz gehandelt haben. Die Maschine besaß daher nur eine reduzierte Abwehrbewaffnung. Vermutlich wurden die meisten dieser Kampfflugzeuge beim KG 26 und dem KG 100 eingesetzt. Insgesamt soll es nur zum Umbau von etwa 30 He 111 H-18 aus bereits vorhandenen Kampfflugzeugen gekommen sein. Ein Teil der Flugzeuge war mit einem FuG 200 Suchgerät bestückt worden. Einige mit Sonderfunkanlage versehene Maschinen, im Grunde umgebaute H-16, flogen beim Sonderkommando Rastedter lange Aufklärungseinsätze über der Biskaya. Es galt vor allem die Bewegungen Allierter Marinestreitkräfte zu lokalisieren, deren Funkverkehr zu überwachen und so den Einsatz der eigenen, meist zahlenmäßig weit unterlegenen Kräfte einigermaßen zu sichern. Andere Umbaumaschinen erhielten ab 1943 eine überarbeitete Flammenvernichter-Anlage.

Von der He 111 H-19, einem Schulflugzeug mit Doppelsteuerung, wurden, wie von der H-17, nur relativ wenige Maschinen aus nicht mehr einsatzfähigen He 111 H-16 umgebaut. Bei den Maschinen wurde zumeist die bisherige Defensivbewaffnung bis auf den B-Stand demontiert und wie üblich, teilweise auch die gesamte Abwurfwaffenanlage ausgebaut. Am 04.03.1944 ging wohl möglich eine H-19 mit der WkNr. 160379, zugehörig zur FFS B 10, bei Fürstenwalde infolge einer Bruchlandung verloren.



He 111 H-20

adjustment for the V1 as well as the paneling of the tailfin and horizontal stabilizer with steel metal sheets. The latter had been made necessary, as the running Pulso propulsion had damaged the airframe. To save weight it was planned to drastically reduce the defensive armament. As the fuel supplies for offensive missions had been largely reduced by late 1944, the conversion to the H-22 was abandoned.

Another version based on the H-20 was the H-23. The use of the modification kit enabled the aircraft to be operated as a "battle transport". For this the H-23 was planned to be equipped with a radio system especially suited for long-range flights and an improved antenna system. Furthermore the defensive armament would be reduced to two MG 131s in the A- and B-Stand and a MG 81 Z in the C-Stand. Possibly the first aircraft were converted in the field in late fall 1944. Thirty conversion kits were planned but only 27 are said to have been manufactured and presumably only 15 were destined for modified He 111 H-20s. The remaining three kits were used for other versions. The final missions of this battlefield transporter were flown in February 1945 on the Western front. It needs to be mentioned that the designations H-21 to H-23 were never officially issued by the RLM.

He 111 Zwilling

The development of the He 111 as a five-engine aircraft, with a wingspan of 35.2 m commenced in the summer of 1941. It was strongly supported by Ernst Udet as he considered the Troika-tow (three aircraft) as much too dangerous. The drawings were completed in August 1941 and handed over to the manufacturing department on August 20, 1941. The He 111 Z consisted of two He 111 H-6s connected with a rectangular central wing section that carried a fifth engine and had an area of 29.5 m². In addition, the center section contained two 1,025 l fuel tanks. The He 111 Z had four ETC 2000s, which enabled the carriage of large drop tanks of 600 l capacity each. The total additional fuel capacity was 4,850 l. The maximum fuel capacity was thereby increased to 10,220 l. Some He 111 Zs were built using He 111 H-16 components. The pilot's seat of the He 111 Z was in the port fuselage. Also in this cockpit were all the navigational instruments, the controls for the Jumo 211 F engines (engines no.1 and 2), the pitch-control for the propellers, and the controls for the port main gear. The control of the aircraft with emergency instrumentation was possible from the starboard fuselage at any time. The starboard fuselage also contained the controls for engines nos.3, 4 and 5, the controls for the cooling flaps of the oil and cooling system, and for the starboard main-gear. The aircrew of the Zwilling consisted of up to eight crew members.

The first out of two trials aircraft, DS+EQ, WkNr. 2695/4581 (He 111 ZV-1) became airworthy by late 1941, followed by first flight and several display performances. The aircraft was handed over to Rechlin and flight testing commenced on April 4, 1942, pilot in command was Dipl. Ing. Altrogge, director of Abt. E2. The aircraft was transferred to Obertraubling for towing trials on April 13. From April to July He 111 ZV-1 shuttled between Rechlin, Leipheim and Obertraubling. The last flight of DS+EQ was noted on July 16, 1942 at Rechlin. The second trials aircraft He 111 ZV-2, coded DG+RU (WkNr. 2696), was finished in the spring and had its first flight in April 1942. Evaluation started shortly thereafter at Rechlin, however, technical problems of the aircraft made a re-transfer back to Marienehe on May 5 necessary. After several test phases conducted in Leipheim and Obertraubling DG+RU was permanently stationed at Rechlin on July 11, 1942.

Als letzter großer Entwicklungsschritt innerhalb der Baureihe „H“ wurde die He 111 H-20 verwirklicht. Drei umgebaute H-16 dienten als Versuchsmuster, bezeichnet als He 111 V46 bis V48.

Die He 111 H-20 ließ sich zu den unterschiedlichsten Zwecken einsetzen. Außer als Kampfflugzeug mit einem jederzeit leicht abnehmbaren Lastenträger, zunächst wie bei der H-11, sollte die H-20 zudem entweder mit 2x4 ESAC-Magazinen (Rüstfall A) bzw. als Störbomber mit zwei ETC 2000 und zusätzlicher Treibstoffkapazität eingesetzt werden (Rüstfall B). Später dachte das OKL an den Einsatz als Versorgungstransporter mit 4 ESAC-Magazinen im Rumpf und einem einzelnen ETC 2000 für große Abwurflasten, beispielsweise dem Versorgungsbehälter (VB) 700 (Rüstfall C). Die Waffenanlage der He 111 H-20 wies im A-Stand ein bewegliches MG 131 auf. Gleiches galt für die B- und hintere C-Position. In den beiden Seitenständen wurde regelmäßig ein MG 81 Z mitgeführt. Hinzu kam die Vergrößerung des Spornrades von 500 x 180 mm auf 560 x 200 mm. Die Leistungen einer voll beladenen He 111 H-20 lagen in Bodennähe zwischen 290 km/h und 310 km/h und in 4.000 m Flughöhe zwischen 320 km/h und 350 km/h. Als Dienstgipfelhöhe wurden 8.300 m genannt.

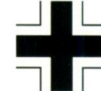
Außer als zweimotoriger Bomber war die H-20 auch als robuster "Kampfzonentransporter" sowie als Absetzflugzeug für Fallschirmjäger geeignet. Die H-20 bot als Kampfzonentransporter bis zu 16 Personen und vier Besatzungsmitgliedern Platz. Als Springerflugzeug zum Absetzen von Fallschirmjägern wurde die Anzahl der mitgeführten Soldaten auf 15 reduziert, wobei in der hinteren Kabine eine Führungsseil für die Fallschirmreißleine gespannt werden musste. Sollte zusätzlich ein Teil der Ausrüstung extern in Transportbehältern mitgeführt werden, reduzierte sich die Anzahl der mitzuführenden Personen auf acht. Beim Absetzen der Springer durch den C-Stand der Bodenwanne mussten aus Gründen des Schwerpunktes der Maschine erst die hinteren fünf und dann die vorderen zehn Männer abspringen.

Die Auslieferung der He 111 H-20 begann ab Januar 1944 und endete im Dezember des gleichen Jahres.

Zu den ersten Verbänden, die in den Genuss des neuen Einsatzmusters kamen, gehörte der Stab des KG 4, welcher vier der Maschinen erhielt. Gleichzeitig trafen 28 H-20 bei der ersten Gruppe und 13 bei der zweiten Gruppe an der Ostfront ein. Im Februar 1944 folgten weitere Maschinen, von denen die meisten, insgesamt 34 bei der II./KG 27, landeten.

Es folgten die He 111 H-20 für die III./KG 55 und im April 1944 auch für die vierte Gruppe des Verbands. Im Sommer 1944 kam der Bomber bei der I./KG 53 ebenfalls zum Einsatz. Zu den letzten mit der He 111 H-20 über der Ostfront eingesetzten Kampfverbänden gehörten im Dezember 1944 das KG 4 mit 72 Flugzeugen und das KG 53 mit 28. Bei allen übrigen früher mit der He 111 H-20 ausgerüsteten Kampfgruppen hatte das Ende der offensiven Flugtätigkeit dazu geführt, dass die Maschinen zunehmend an Transportverbände, etwa die Transportgruppe 30, abgegeben wurden.

Abgeleitet von der H-20 handelte es sich beim der H-21 um eine Höhenbomber, ausgestattet mit Jumo 211 F-2 Motoren, welche nachträglich Abgasturbolader (9-2281) erhalten sollten. Der Einbau des ursprünglich geplanten Jumo 213 E-1 scheiterte an fehlenden Triebwerken, insbesondere, da diese für Jäger und Nachtjäger dringender benötigt wurden. Gleiches galt auch für die Weiterentwicklung der Heinkel He 111 H-20 zu einem wirklich leistungsfähigen



The performance verification showed a maximum endurance of about six hours and almost ten hours in economical cruise. The intended series production of the He 111 Z-1 seemed to run into trouble due to the fact that production of the twin-engined bomber-variants had priority. But the Technische Amt referred to the importance of the He 111 Z and decided that three aircraft had to be built for the evaluation of the type. In late 1941, the flying assessment of the He 111 Z was seen with great confidence and some optimism by the RLM.

After the flight-testing in early 1942 the design department issued a directive to improve the vertical stabilizer of the He 111 Z by boosting the elevator drive. In the afternoon of January 13, 1942, the aircraft became airworthy again and on the following day the Heinkel flight test department performed two air tests to assess its stability. On January 15, 1942, the aircraft took-off for Rechlin to perform three more flights. These showed some problems with the tail wheels, which were removed the following day, repaired and re-installed on January 17, 1942. In late January 1942, the flight evaluation of the manufacturer served to determine the performance of the future series version of the He 111 Z. After assessment of the developing forces and the stability, the climb performance with full pressurization and the top speed, the ferry cruise and economy cruise at maximum weight were finally determined. On January 26, 1942, the tests concluded with the establishment of the top speed at low level. Further testing revealed a good flight performance and at times there were thoughts about starting series production with an initial ten He 111 Z per month in March 1943. Shortly after an order for 40 aircraft had been awarded this was cancelled. By now the Me 323 was available. The order was limited to two trials and 10 series aircraft (He 111 Z-1). Dr. Ernst Heinkel asked to re-assess this directive and intervened in Berlin. On March 2, 1942 the Heinkel office in Berlin advised the plant in Rostock that only ten He 111 Z-1 were to be built.

The delivery of the series production aircraft of the He 111 Z was planned as follows:

August	1942	1 aircraft
September	1942	1 aircraft
October	1942	2 aircraft
November	1942	3 aircraft
December	1942	3 aircraft

Due to the lack of skilled labour the production was slightly delayed but with some effort this was finally accomplished. In mid October 1942, two He 111 Z were parked ready for delivery at the company's airfield of Marienehe where they had been assembled. The three aircraft scheduled for November could not be finished as scheduled in the delivery plan. Due to a shortage of employees, mainly aircraft electricians, only the final assembly of two He 111 Z was possible. This delay should have been made good in December 1942 with the delivery of four aircraft in one month. Although leaving assembly line in December 1942, the final of the Zwilling aircraft could only be air tested and accepted by the Bauaufsicht Luft (BAL) in early 1943.

Two Go 242 cargo gliders of I./Luftlandegeschwader (LLG) 2 were towed behind a He 111 Z for the first time on February 11, 1943. The second Go 242 was hooked up to the first glider with a tow release that was fixed to the attachment point originally intended for the brake chute. The flying characteristics improved after the towline had been shortened. Compared to the Go 242, towing of the Me 321 played only a minor role as these often crash landed due to insufficient airfield conditions and could not be made

Höhenkampfflugzeug. Statt des für die Fw 190 D benötigten Jumo 213 sollten später zwei BMW 801 TJ Höhenmotoren zum Einsatz kommen. Am Ende kam es nur zum Bau einiger weniger Musterflugzeuge.

Basierend auf der Heinkel He 111 H-20 sollte die H-22 als Trägerflugzeug für die FZG 76, also der „Vergeltungswaffe V1“ zum Einsatz gelangen. Wie bei der nicht verwirklichten H-21 war geplant, die H-22 entweder mit zwei Jumo 213 A bzw. zwei Jumo 213 E Triebwerken anzutreiben. Da die leistungsstärkeren Triebwerke kriegsbedingt nicht zur Verfügung standen, blieb es bei zwei Jumo 211 F-2/J-2. Damit waren die erhofften Leistungen nicht zu erreichen. Zwar waren die ersten Probeabwürfe der FZG 76 von der He 111 H-16 aus gescheitert, doch bot die geplante H-22 später ideale Möglichkeiten für die Mitnahme eines Flugkörpers. Nach dem entsprechenden Umbau der He 111 H-16 (CK+UE) kam es zum Abwurf der FZG 76 V83, V90 und V111. Der Umbau beinhaltete die Anbringung eines PVC 1006, der notwendigen Schaltkästen mit der Zündeinrichtung für die V1 sowie eine Verkleidung des Höhen- und Seitenleitwerks mit Stahlblech. Letzteres war notwendig geworden, da der laufende Pulsoantrieb für Schäden an der Flugzeugzelle gesorgt hatte. Zur Gewichtseinsparung plante man die Defensivbewaffnung drastisch zu reduzieren.

Insgesamt wurde um die 120 H-16 und H-20 zu V1 Trägern umgebaut von denen mindestens 80 Maschinen Alliierten Nachtjägern und Unfällen zum Opfer fielen. Dies war darauf zurückzuführen, dass das Pulso-Triebwerk der V1 das Trägerflugzeug bei Abwurf taghell anleuchtete und somit die exakte Position der He 111 den sich anpirschenden Nachtjägern auf über 25 km Entfernung verriet.

Da Ende 1944 die Treibstoffvorräte für offensive Einsätze bereits stark reduziert waren, unterblieb der serienmäßige Umbau zur H-22.

Eine weitere Variante basierend auf der H-20 sollte die H-23 werden. Die Verwendung eines Umrüstsatzes ermöglichte den Einsatz dieser Maschine als „Kampftransporter“. Hierzu sollte die H-23 mit einer speziell für Langstreckenflüge ausgelegten FT- und mit einer verbesserten Antennenanlage ausgestattet werden. Des Weiteren sollte nur eine stark reduzierte, aus zwei MG 131 im A- und B- sowie einem MG 81 Z im C-Stand bestehende Abwehrbewaffnung zum Einbau kommen. Als Triebwerke waren wieder zwei Jumo 213 A-1 geplant, wegen fehlender Motoren blieb es aber beim Jumo 211 F-2/J-2. Die ersten Maschinen wurden möglicherweise ab Spätherbst 1944 seitens der Truppe umgebaut.

Von 30 geplanten Umbausätzen sollen 27 hergestellt worden sein, vermutlich entfielen aber nur 15 auf umgerüstete He 111 H-20. Die übrigen gehörten zu anderen Baureihen. Die letzten Einsätze dieses Kampftransporters erfolgten im Frühjahr 1945 an der Westfront. Es sei zu erwähnen, dass die Varianten-Bezeichnung H-21 bis H-23 nie offiziell seitens des Reichsluftfahrtministeriums vergeben wurde.

He 111 Zwilling

Die Entwicklung der He 111 als 5-motorige Maschine mit einer Spannweite von 35,2 m hatte bereits im Frühsommer 1941 begonnen. Ernst Udet hatte diese Entwicklung nach Kräften gefördert, da er den Troika-Schlepp (3 Flugzeuge) als viel zu gefährlich ansah. Die Zeichnungen für die He 111 ZV-1 wurden im August 1941 fertiggestellt und bis zum 20.08.1941 an die Fertigung weitergegeben. Die He 111 Z-1 sollte aus zwei He 111 H-6 bestehen, die mit einem rechteckigen Flächenmittelstück von 29,5 m², welches ein fünftes Triebwerk besaß, verbunden wurden. Außerdem fanden in dem Zwischenstück noch zwei Betriebsstofftanks von 1.025 l Fassungsvermögen Platz. Insgesamt belief sich



airworthy again. The following towing combinations were practiced:

- 1x Me 321: hooked-up to a 150 m steel cable,
- 2x Go 242: one glider attached to a cable with a length of 60 m while the second glider trailed the first one attached to a 40 m cable,
- several DFS 230 with one glider attached to a fixed towing coupling and one DFS 230 hooked on to a cable.

After the early loss of He 111 ZV-1 and ZV-2 in a fire at Peenemünde in July 1942 two more of the five-engined aircraft were destroyed by air attacks on July 15 and August 17, 1943. In the summer of 1943, all other Zwilling aircraft had been damaged on the ground through enemy action. After another aircraft had been downed on February 26, 1944, by a Mosquito the Luftwaffe only had four aircraft available, which hardly saw action for the rest of the war.

By mid-1943 the decision had been made to cancel the planned bomber version Z-2 and the long-range reconnaissance aircraft Z-3 due to lack of performance.

He 111 Z Factory Codes He 111 Z Stammkennzeichen

Kennung/code	WkNr./serial	Bemerkung/notes
DS+EQ (ZV-1)	(WkNr. 2695) + 07/1942	
DG+RU (ZV-2)	(WkNr. 2696) + 07/1942	
TH+ZL	(WkNr. 2697)	
TM+KI	(WkNr. 2698) + 02.05.1943	
TM+KU	(WkNr. 2699)	
TM+KV	(WkNr. 2700) + 15.07.1943	
TM+KW	(WkNr. 2701) – 02.03.1943	
TM+KX	(WkNr. 2702)	
DG+DX	(WkNr. 2703)	
DG+DY	(WkNr. 2704) + 26.02.1944 (shot down)	
DG+DZ	(WkNr. 2705)	
DN+TZ	(WkNr. 2706) + 17.08.1943	

+ = zerstört/destroyed

– = beschädigt/damaged

Performance He 111 H-16 Leistung He 111 H-16

Länge (Horizontallage)/length (horizontally aligned):
16,20 m/53ft 1.75in.

Höhe (Horizontallage)/height (horizontally aligned):
5,95 m /19ft. 6.25in.

Spannweite/wing span
22,50 m/74ft. 9.75in.

max. Geschwindigkeit (Bodennähe)/max. speed (ground level)
365 km/h/228mph

Leergewicht/empty weight
7.650 kg/16,880lbs.

max. Fluggewicht/weight (max. load)
14.000 kg /30,905lbs.

Reichweite (max. Beladung)/range (max. load):
1.270 km/695 nautical miles

Gipfelhöhe/service ceiling:
6.700 m/22,000ft.

Motor/engine
2x Jumo 211 F-2 mit 1.350 PS/with 1,350hp

die Treibstoffkapazität auf 4.850 Liter. Die He 111 Z waren mit vier ETC 2000 ausgerüstet, wodurch die Mitnahme der großen 600 l fassenden Abwurfbehälter möglich wurde. Insgesamt konnten 10.220 l Betriebsstoff getankt werden. Bei einigen He 111 Z wurden aber auch Baugruppen der He 111 H-16 verwandt. Der Sitz des Piloten befand sich bei der He 111 Z im linken Rumpf. In diesem Cockpit befanden sich auch sämtliche Navigationsinstrumente. In dem Rumpfteil waren auch die Bedienung für alle fünf Motoren sowie die Instrumente der Jumo 211 F (Motor Nr. 1 und 2) untergebracht. Ferner die Luftschraubenverstellung sowie die Fahrwerkbetätigung des linken Fahrgestells. Die Steuerung mit einer Notinstrumentierung war auch vom rechten Rumpfteil aus jederzeit möglich. Im rechten Rumpfteil war zudem die Fahrwerkbetätigung der rechten Hauptfahrwerke eingebaut, außerdem die Kühlerklappenbetätigung der Öl- und Kühlstoffanlage sowie die Überwachung der Motoren 3, 4 und 5. Geflogen wurde die Maschine mit bis zu acht Besatzungsmitgliedern.

Das erste von zwei Musterflugzeugen, die DS+EQ WerkNr. 2695/4851 (He 111 ZV-1), wurde zum Jahresende 1941 flugklar, im Anschluss erfolgte der Erstflug und ein erstes Vorfliegen der neuen Maschine. Die Erprobung begann ab 04. April 1942 durch Dipl.Ing. Altrogge, Leiter Abt. E2, bevor die DS+EQ am 13.04.42 zum erste Mal nach Obertraubling überführt wurde. Nach weiteren Aufenthalten in Obertraubling und in Leipheim wurde der letzte Flug der ZV-1 am 16. Juli 1942 in Rechlin verzeichnet.

Die zweite Mustermaschine, die DG+RU, WerkNr. 2696 (He 111 ZV-2), hatte ihren Erstflug im April 1942. Ihre Erprobung begann kurz darauf in Rechlin ehe sie schon am 05. Mai nach Marienehe zurück überführt wurde. Nach mehreren Aufenthalten in Leipheim im Juni 1942 war die DG+RU ab 11. Juli dauerhaft in Rechlin stationiert.

Die Überprüfung der Leistungen der ZV-1 ergab eine maximale Flugdauer von etwa sechs und im Sparflug von knapp zehn Stunden. Am 01.11.1941 stand noch im Raum, ob eine zweite Mustermaschine, die He 111 ZV-2, überhaupt gebaut werden sollte. Insbesondere schien die angestrebte Serienproduktion der He 111 Z-1 auf Schwierigkeiten zu stoßen, da man für Aktionen dieser Art beim Hersteller nicht eingerichtet war, zumal die Serienproduktion der zweimotorigen Bomber-Ausführungen ganz im Vordergrund stehen sollte. Seitens des Technischen Amtes wurde jedoch auf die Wichtigkeit der He 111 Z-Ausführung verwiesen und festgelegt, dass zunächst drei Maschinen für die Erprobung des Musters bereitgestellt werden sollten. Die fliegerische Einschätzung der He 111 Z wurde Ende 1941 seitens des RLMS mit überaus großer Zuversicht und einigem Optimismus gesehen.

Nach den Anfang 1942 erfolgten Flugversuchen wurde auf Anweisung des Konstruktionsbüros die Wirkung des Höhenleitwerks der He 111 Z verbessert, indem man den Höhenruderantrieb verstärkte. Hiernach wurde das Musterflugzeug am Nachmittag des 13.01.1942 wieder flugklar und unternahm einen Tag später zwei Stabilitätsmessflüge bei der Flugabteilung bei Heinkel. Am 15.01.1942 startete die Maschine nach Rechlin, wo es zu drei weiteren Flügen kam. Auf Grund von Problemen mit den Spornrädern wurden diese am nächsten Tag ausgebaut und nach Instandsetzung am 17.01.1942 wieder installiert. Die Flugerprobung im Werk diente Ende Januar 1942 der Leistungsermittlung der künftigen Serienausführung der He 111 Z-1. Nach der Feststellung der auftretenden Kräfte und der Stabilität, wurde die Steigleistung bei Volldruckhöhe, die Höchstgeschwindigkeit mit maximaler Flugmasse, im Reiseflug sowie im Sparflug ermittelt. Die Untersuchungen schlossen am 26.01.1942 mit der Ermittlung



Acknowledgements

Danksagung

AirDOC likes to thank the following persons and institutions, whose support was invaluable in getting together the necessary photographs and information. Only their generous support made this book possible.

Wir möchten uns bei folgenden Institutionen und Einzelpersonen für die uns entgegengebrachte Hilfe und das Vertrauen herzlich bedanken. Ohne ihre großzügige Unterstützung mit Informationsmaterial und Fotos wäre die Verwirklichung dieses Projekts in dieser Form nicht möglich gewesen.

German text and captions

Deutscher Text und Bildunterschriften:

Manfred Griehl – Author und Andreas Klein

English translation

Englische Übersetzung:

Werner Münzenmaier

English editing

Redaktion englischer Text:

Patrick Martin – Canada

Color drawings

Farbzeichnungen:

Herbert Ringlstetter – www.aviaticus.de

Scale drawings

Maßstabzeichnungen:

Maciej Noszczak

m.noszczak@fabrykaprojektow.eu

Photo contributions

Zur Verfügung gestellte Fotos von:

Andreas Klein – AirDOC Collection, Herrn Kössler, Herrn Creek – USA, Herrn Wachtl, Herrn Cohausz, Herrn Franzke, Herrn Schmitt, Herrn Punka, Herrn Lutz, Herrn Nowarra †, Herrn Damm, Herrn Hoppe, Herrn Falk Klünnert, Herrn Jarski, Herrn Lächler, Herrn Lange †, Herrn Rohrbach, Herrn Weber, Herrn Trümper, Herrn Balke, Herrn Lang (LAGL), Herrn Ries, Herrn Radinger, Herrn Borzutzki, Herrn Kudlicka, Herrn Crow – USA, Herrn Rosch – USA, das Bundesarchiv in Koblenz und der Firma Heinkel.

der Höchstgeschwindigkeit in Bodennähe ab. Auch die weitere Erprobung ergab gute Flugleistungen, so dass man zeitweise daran dachte, ab März 1943 mit dem Serienbau von zunächst einmal zehn He 111 Z pro Monat zu beginnen. Kurz nachdem ein Auftrag über 40 Maschinen erteilt worden war, wurde dieser wieder storniert, da inzwischen die Me 323 als motorisierter Großraumtransporter zur Verfügung stand. Somit wurde der Auftrag auf zwei Versuchs- und zehn Serienflugzeuge (He 111 Z-1) begrenzt. Dr. Ernst Heinkel bat, diese Anweisung noch einmal zu überdenken und intervenierte in Berlin. Am 02.03.1942 musste das Berliner Heinkel-Büro dem Rostocker Stammwerk trotzdem mitteilen, dass von der He 111 Z-1 doch nur zehn Maschinen gebaut werden sollten. Die Auslieferung der Serienflugzeuge der He 111 Z war wie folgt geplant:

August	1942	1 Maschine
September	1942	1 Maschine
Oktober	1942	2 Maschinen
November	1942	3 Maschinen
Dezember	1942	3 Maschinen

Die Produktion lief wegen fehlender Facharbeiter bereits mit leichten Verzögerungen an, diese wurde aber, mit einiger Anstrengung, wieder aufgeholt. Mitte Oktober 1942 standen zwei zur Abnahme bereite He 111 Z auf dem Werkplatz in Marienehe, wo auch die Montage der Maschinen erfolgt war. Im November 1942 konnten die zugesagten drei Maschinen nicht entsprechend dem Lieferplan fertiggestellt werden. Infolge des nicht vorhandenen Personals, insbesondere wegen fehlender Flugzeugelektriker, war lediglich die Endmontage von zwei He 111 Z möglich gewesen. Der Rückstand sollte durch die Herstellung von vier Flugzeugen im Dezember 1942 wieder aufgeholt werden. Doch erst Anfang 1943 konnten die letzten dieser Maschinen eingeflogen und von der Bauaufsicht Luft (BAL) im Werk abgenommen werden.

Erstmals kam es bei der I./Luftlandegeschwader (LLG) 2 am 11.02.1943 zum Schlepp zweier Go 242 Lastensegler hinter einer He 111 Z. Hierzu wurde die zweite Go 242 an der für die Anbringung des Bremsfallschirms vorgesehenen Befestigung des ersten Seglers mittels einer entsprechenden Schleppkupplung angekoppelt. Nachdem man die Seillänge verkürzt hatte, kam es zu einer positiven Änderung des bisherigen Flugverhaltens. Der Schlepp der Me 321 spielte im Vergleich zur Go 242 nur eine geringere Rolle, da diese zumeist schon nach kurzer Zeit infolge unzureichender Platzverhältnisse zu Bruch gingen. Folgende Schleppkombinationen wurden praktiziert:

- 1x Me 321: angehängt an einem 150 m Stahlseil,
- 2x Go 242: der 1. Segler hing an einem 60 m Seil wähen der 2. Segler an einem 40 m Seil dahinter geschleppt wurde,
- mehrere DFS 230: mit einem Segler im Starrschlepp und einem Segler am Stahlseil.

Die He 111 Z waren hauptsächlich an der Ostfront eingesetzt, kamen aber in Ermangelung geeigneter Landeplätze nur wenig zum Einsatz. Einige Maschinen wurden bei der Unterstützung des Kuban-Brückenkopfes eingesetzt. Nach den relativ frühen Verlusten der He 111 ZV-1 und ZV-2 im Juli 1942 wurden weitere zwei der 5-motorigen Maschinen am 15.07.1943 bzw. am 17.08.1943 durch Luftangriffe zerstört und eine am 26.02.1944 über Tavaux abgeschossen. Alle übrigen wurden im Sommer 1943 durch Feindeinwirkung am Boden beschädigt. Damit standen, nach weiteren Verlusten, der Luftwaffe nur noch vier Maschinen zur Verfügung.

Die geplanten Ausführungen als Kampfflugzeug/Bomber Z-2 und Fernaufklärer Z-3 entfielen mangels ihrer Leistungsfähigkeit.

He 111 Tactical Codes

He 111 Kennungen

E/U	K/C	E/U	K/C
AGr. 22	4N+	Schleppgruppe 1	6Z+
AGr. ObdL	T5+	Schleppgruppe 2	F7+
(F)AGr. 5	9V+	Schleppgruppe 3	8M+
(F)AGr. 121	7A+	Schleppgruppe 4	--
(F)AGr. 122	F6+		
(F)AGr. 123	4U+	VK(S) 1	--
(F)AGr. 124	G2+	VK(S) 2	--
		VK(S) 4	F7+
KG 1 „H“	V4+		
KG 4 „GW“	5J+	TG 1	1Z+
KG 26 „L“	1H+	TG 2	8T+
KG 27 „B“	1G+	TG 3	9P+
KG 40	F8+	TG 5	C8+
KG 51 „E“	9K+	TSt. I. Flg.Korps	B1+
KG 53 „LC“	A1+	TSt. IV. Flg.Korps	G8+
KG 54 „T“	B3+	TSt. V. Flg.Korps	G5+
KG 55 „G“	G1+	TGr. Herzog	6Z+
KG 100 „W“	6N+	TGr. 10	S3+
		TGr. 30	8Q+
Wekusta 3	4B+		
Wekusta 5	D7+	LLG 1	H4+
Wekusta 6	D7+	LLG 2	F7+
Wekusta 51	4T+		
Wekusta 76	5Z+	GS-Kommando 1	W6+
		GS-Kommando 2	W8+

KG = Kampfgeschwader, AGr = Aufklärungsgruppe, (F)AGr. = Fernaufklärungsgruppe, VK(S) = Verbindungskommando, TG = Transportgeschwader, TSt. = Transportstaffel, TGr. = Transportgruppe, LLG = Luftlandegeschwader, GS = Großsegler, Wekusta = Wettererkundungsstaffel

E = Einheit, U = unit, K = Kennung, C = code



Das KG 55 „Greif“ war eine der ersten Einheiten der Luftwaffe, welche die Heinkel He 111 H-6 in großer Stückzahl ab Frühjahr 1942 einsetzte. Die G1+CM der 6. Staffel unterstützte im Sommer 1942 die Angriffe auf Stalingrad. Der Maschinen-Buchstabe „C“ ist gelb umrandet, während die Propellerhauben rote Spitzen trugen.

KG 55 'Greif' was one of the first units to operate the He 111 H-6 in large numbers starting in the fall of 1942. Aircraft coded G1+CM of 6. Staffel took part in operations against Stalingrad in the summer of 1942. The aircraft letter C was outlined in yellow, while the spinner tips were red. (Klennert Collection)

Eine He 111 H-6 möglicherweise der II./Gruppe KG 55, aufgenommen über der Stadt und dem Hafen von Nikolajew in der Ukraine im Jahr 1942. Auf der Helling der Werft hatten am 19. August 1941 deutsche Truppen das nicht mehr fertig gestellte Schlachtschiff „Sovietskaya Ukraina“ erbeutet. Die Geschütztürme hatten die Sowjets vorher ausgebaut und nach Sewastopol geschickt, um die Festung zu verstärken. 1944 wurde der Rumpf von sich zurückziehenden deutschen Einheiten gesprengt.

An He 111 H-6, probably from II. Gruppe KG 55, with the individual aircraft letter C flying above the city of Nikolajew, the Ukraine, in 1942. Advancing German troops captured the massive, but incomplete, 'Sovietskaya Ukraina' battleship on August 18, 1941. Armour and secondary guns had been stripped earlier by Soviet forces and sent to fortify Sevastopol. In March 1944, retreating German forces blew-up the incomplete ship. (AirDOC Collection)





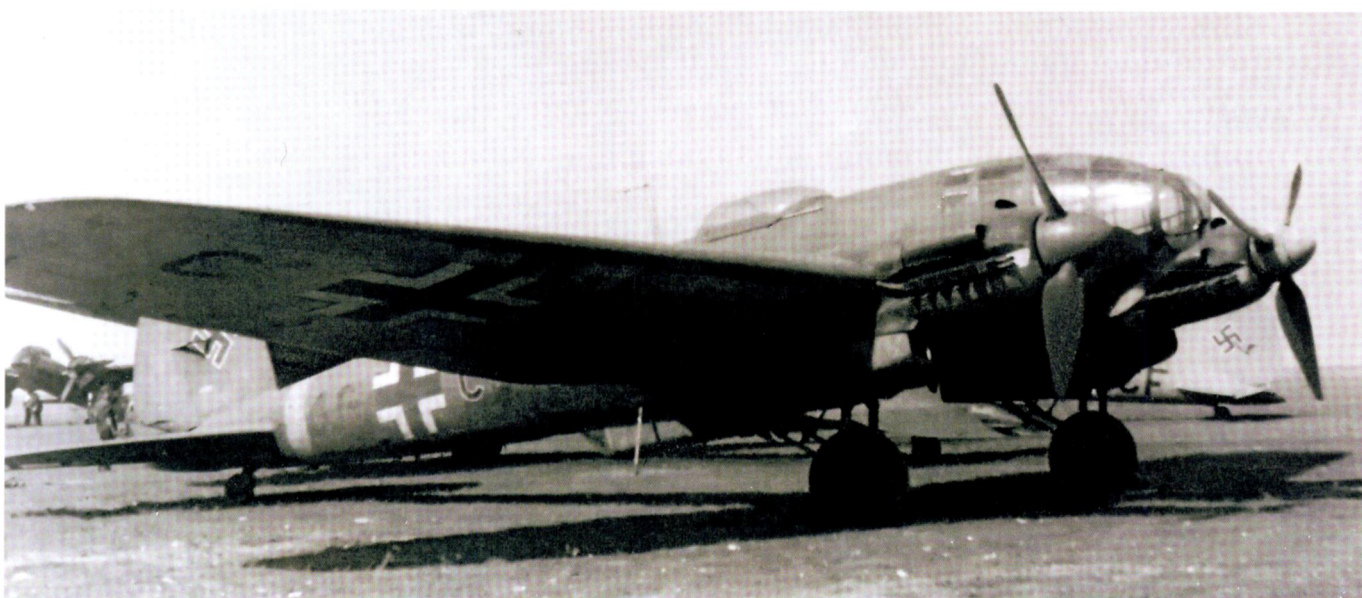
Im Frühsommer 1942 machte diese Heinkel He 111 H-6 nach einem Nachtangriff auf Ziele in Russland bei der Rückkehr zum Einsatzplatz eine Bruchlandung. Das linke Fahrwerk gab auf Grund einer Beschädigung der Verriegelung nach und die Maschine brach darauf hin nach links aus. Dies hatte schwere Schäden sowohl an der linken Tragfläche, Motorgondel und den Propellerblättern als auch am rechten Fahrwerk zur Folge.

During the early summer of 1942, this He 111 H-6 from an unknown unit crash-landed on return from a night raid on Russian targets. The left landing gear had collapsed due to a malfunction of the locking mechanism, which resulted in heavy damage to the port wing, engine gondola, prop-blades and starboard landing gear.

(AirDOC Collection)

Diese He 111 H-6 gehörte im Frühjahr 1942 zur III./KG 55 „Greif“ und war mit zwei MG 15 im Bug ausgestattet. Bei der unter dem Rumpf eingehängten, nur schemenhaft zu erkennenden Abwurflast handelte es sich vermutlich um eine SC 500. Die Luftschrauben sind mit den für die 9. Staffel typischen weiß-gelb-weißen Ringen lackiert. Aus ihr sollte im Juni 1943 die 14.(Eis)/KG 55 hervorgehen, welche weitestgehend zur Eisenbahnbekämpfung eingesetzt war. Interessant ist die Ausstattung mit VS 11 Propellern bei gleichzeitiger Verwendung der für den Jumo 211 D/H typischen Abgaskollektoren.

This He 111 H-6 of KG 55 'Greif' belonged to II. Gruppe and was equipped with two MG 15 in the nose glazing. The aircraft had a single SC 500 general-purpose bomb loaded on the left ETC 200. Forming part of 9. Staffel, it featured the unit's typical white-yellow-white spinner rings. The squadron was re-designated 14.(Eis)/KG 55 in June 1943 and operated in the train busting role. Of interest, it featured the VS 11 wooden propeller with Jumo 211 D/H exhaust collectors. (Griehl Collection)



Im Sommer 1942 griff die II. Gruppe des KG 27 „Boelcke“ von Kursk-Ost aus in Kampfgeschehen im Mittelabschnitt ein. Bei dieser He 111 H-6 mit der Teilkennung 1G+C und wahrscheinlich gelb umrandeten Maschinenbuchstaben „C“, war die komplette Defensivbewaffnung ausgebaut.

In the summer of 1942, aircraft of II. Gruppe KG 27 'Boelcke' operated from Kursk-East and took part in operations against targets in the central area of operations (Mittelabschnitt) in Russia. This aircraft features a partial tactical code 1G+C., while the aircraft letter C is probably outlined in yellow. The absence of any defensive armament is of note. (Griehl Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z



Vorflugbesprechung von Besatzungen der II./KG 27 „Boelcke“ im Frühjahr 1942. Als Ablage für Kartenmaterial wurden auch gerne die Höhenleitwerke der Maschine mangels geeigneter Tische heran genommen. Die Maschine, eine H-6 der 4. Staffel mit der Kennung 1G+CM, wurde gerade von einem Opel Blitz Tankwagen befüllt.

Pre-flight briefing of II./KG 27 'Boelcke' aircrew in the fall of 1942. Due to the absence of tables or crates, the vertical horizontal tail surfaces were used to study maps and mission details. This aircraft He 111 H-6 coded 1G+CM, had just been topped-up by an Opel Blitz refueling truck. (Griehl Collection)



Diese H-6 mit der Kennung 1H+HL gehörte zur dritten Staffel des KG 26 und war im Sommer 1941 in Stavanger-Sola eingesetzt. Zum Beschuss von nicht oder nur leicht gepanzerten Seezielen war die Maschine mit einer 20 mm MG-FF/M im A-Stand ausgerüstet. Da die meisten H-6 auch als Schleppflugzeuge eingesetzt werden konnten, war auf der zurückfahrbaren Kabinenverkleidung, auf Höhe des Piloten, ein Spiegel zur Überwachung des Schleppvorganges angebracht.

This typical He 111 H-6, coded 1H+HL, formed part of 3. Staffel, I. Gruppe KG 26 which operated from Stavanger-Sola, Norway, in the summer of 1941. The aircraft featured a MG-FF/M in the A-Stand, which was used against non, or lightly, armored targets and vessels. Note the rearview mirror on the sliding hatch above the pilot's position. This was used to observe towed gliders, as most H-6 could be used in the towing-role. (Creek Collection)

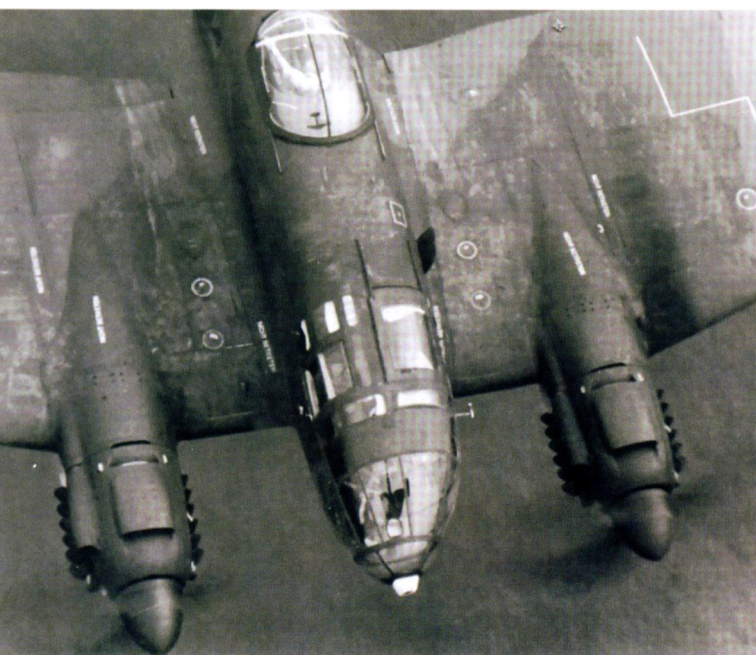


Die auf dem Flugfeld abgestellten He 111 H-6, darunter im Vordergrund die G1+FR der 7. Staffel und rechts die G1+CC des Stabes der II. Gruppe gehörten zum Kampfgeschwader 55 „Greif“. Die Maschinen scheinen dem Verband erst kürzlich zugewiesen worden sein, da der Tarnanstrich noch makellos aussieht. Gut zu erkennen ist der nach hinten schiebbare Teil der Kanzelverglasung, der im Notfall dem Flugegführer ein schnelles Verlassen der Maschine ermöglichen sollte. Several He 111 H-6 of KG 55 'Greif' are seen on the apron of Dnepropetrovsk airfield in Russia in May 1942. G1+FR in the foreground formed part of 7. Staffel while G1+CC in the right background, was assigned to the Gruppenstab of II. Gruppe. Note the sliding escape hatch on top of the nose glazing, which allowed quick escape for the pilot when the aircraft had to be abandoned. (AirDOC Collection)



Startvorbereitungen bei der 4. Staffel eines unbekannten Kampfgeschwaders im Spätherbst 1942. Bis auf die weißen Maschinenbuchstaben und Teile der Balkenkreuze der abgestellten He 11 H-6 waren die hellen Flächen der Maschinen für Nachtangriffe auf russische Ziele dunkel überlackiert worden. Diverse Varianten des Opel Blitz LKW sind auf dem Foto zu erkennen, darunter mindestens zwei Betankungsfahrzeuge. Alle fünf Maschinen weisen MG-FF/M im A1-Stand und darüber im A2-Stand eingebaute MG 15 auf.

He 111 H-6 of a 4. Staffel of an unknown Kampfgeschwader being readied during the fall of 1942. Apart from the aircraft letters and parts of the 'Balkenkreuz' national insignia, all light painted surfaces including markings and the yellow Eastern Front band have been over-painted with a dark matt colour for night attacks against targets in Russia. Several variants of the Opel Blitz truck can be seen in this photo. All five of these He 111 H-6 were equipped with a single 20mm MG-FF/M in the A1-Stand and an additional MG 15 in the A2-Stand located in the upper part of the nose glazing. (AirDOC Collection)



Das Bug einer He 111 H-6, aufgenommen von einer darüber fliegenden Maschine. Typisch für diese Variante war die überarbeitete Kanzel des B-Standes und die fehlende Verglasung über dem Flugzeugführer und des Navigators. Dies war darauf zurückzuführen, dass das sich das Instrumentenbrett im oberen Teil der Kabine befand. Ab der H-11 war die Kabine vollverglast und die Instrumente auf Höhe der Steuerung und die Triebwerkanzeigen auf der rechten Seite angebracht.

Top-view of the front and central fuselage sections of the H-6 variant. Typical for this version was the revised glazing of the B-Stand and the metal roof above the pilot and navigator. The latter was due to the instrument panel cabin ceiling location. From the H-11 variant onwards, the instruments were re-located close to the control column and the engine gauges moved to the starboard side of the cockpit wall. (Nowarra † Collection)

Startfreigabe in Smolensk für Maschinen der 9. Staffel des KG 53 „Legion Condor“, darunter die A1+CT für einen Angriff auf Stellungen der Roten Armee im Mittelabschnitt im Sommer 1942.

He 111 H-6 aircraft of 9. Staffel of KG 53 'Legion Condor', including A1+CT, receive take-off clearance at Smolensk airfield. On this day the unit was tasked with attacking Soviet forces in the central area of operations. (AirDOC Collection)



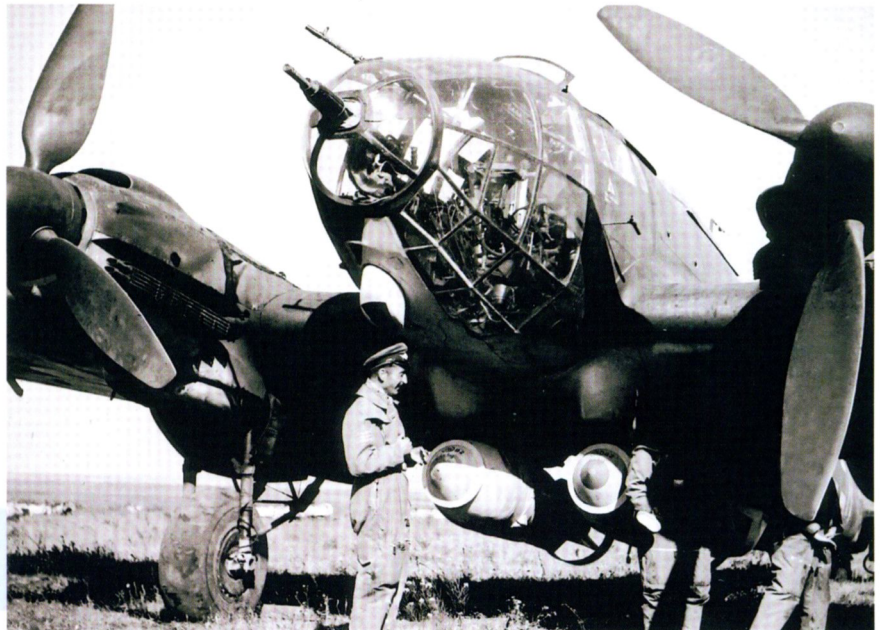


He 111 H-6 to H-20 and Z



Diese He 111 H-6 mit der Teilkennung 1G+F, gehörte zur I. Gruppe des KG 27 „Boelcke“ und nahm im Sommer 1942 an Einsätzen über der Ostfront teil. Der in Charkow abgestellte Bomber steht zur Beladung mit schweren Abwurflasten wie der SC 1000 Minenbombe bereit. Um Bomben dieser Größe auf den Einsatzplätzen bewegen zu können, wurden hölzerne Schlitten benutzt. Interessant ist der in Weiß gehaltene Maschinenbuchstabe „F“ und die in Segmenten lackierte Propellerhauben.

This He 111 H-6 of I. Gruppe KG 27 'Boelcke' featured the partial code 1G+F. The unit participated in raids over central Russia in the summer of 1942 while operating from the Kharkov airfield. The aircraft has already been loaded with an SC 500 bomb attached to the left ETC 2000. In front, on a wooden sled is a SC 1000 mine-bomb. It was nicknamed 'Hermann' by the Allies referring to the portly Luftwaffe commander, Hermann Göring. Note the white aircraft letter F and the spinners painted in white segments. (AirDOC Collection)



Die He 111 H-6 konnte bis zu zwei SC 1000 Bomben mitführen, was einen großen Einfluss auf die Reichweite der Maschine hatte.

The He 111 H-6 was able to carry up to two SC 1000 high explosive bombs attached to the fuselage ETCs. However, with two SC 1000 the aircraft's range was reduced significantly. (AirDOC Collection)



Während des Russland-Feldzuges flogen im Herbst 1942 diese He 111 H-6 mit den für das KG 27 „Boelcke“ typischen Propellerhauben. Vor den Einsatzmaschinen liegen Berge von SC 50 und SC 250 Minenbomben, was auf einen kurz bevorstehend Einsatz schließen lässt. Ein Teil der Bomben ist mit Jericho-Geräten (Pfeifen) ausgestattet, um den Kampfbereitschaft der bekämpften Einheiten schneller zu erschüttern.

KG 27 'Boelcke' operated this He 111 H-6 featuring spinners painted in segments, while operating on the Eastern Front in the fall of 1942. The colour usually identified the squadron within the Gruppe. Tons of SC 50 and SC 250 high explosive bombs are piled up, indicating that a major attack on Russian positions was imminent. Several of the bombs have been fitted with so-called 'Jericho-pipes', which were designed to demoralize enemy ground troops with their sound. (AirDOC Collection)



Diese He 111 H-6 war mit einem FuG 101 Funkhöhenmesser ausgerüstet, der es der Besatzung erlaubte, ihre Ziele hinter der Ostfront in extremem Tiefflug anzugreifen. Für die Beladung der Maschinen kamen zunehmend auch rekrutierte russische Kriegsgefangene zum Einsatz. Für den nächsten Einsatz wurden SC 50 mit Jericho-Geräten, AB 70 sowie schwere SC 250 bereitgelegt.

Recognizable by the T-shaped antenna under the wing tip, this He 111 H-6 was equipped with a FuG 101 radio altimeter, which enabled the aircrew to approach a target at a very low altitude. Russian prisoners-of-war, under guard, were often used to load the aircraft, here with SC 50 and SC 250 high explosive bombs and AB 70 cluster bomb units.

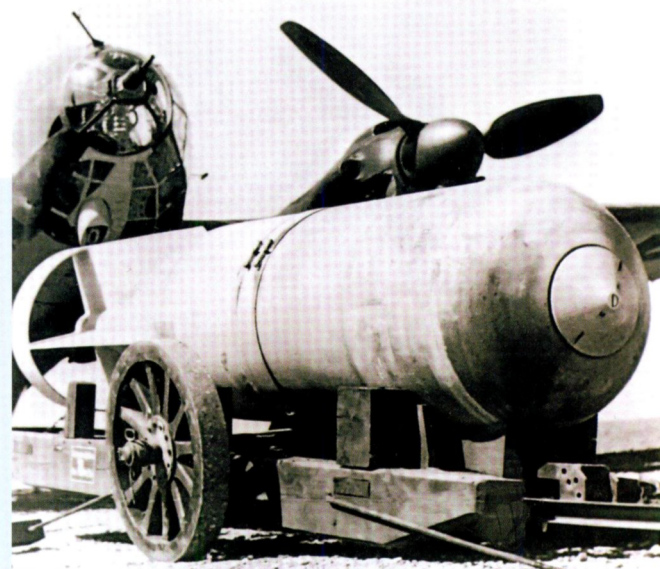
(Lutz Collection)



Im Kampf gegen die Festung Sewastopol auf der Halbinsel Krim setzte das KG 100 im Sommer 1942 die schwersten, der Luftwaffe zur Verfügung stehenden Abwurflasten ein. Im Vordergrund eine SC 2500 dahinter die etwas kleinere SB 1000 Großladungsbombe. Die He 111 H-6 mit dem Maschinenbuchstaben „L“ ist höchst wahrscheinlich bereits mit einer SB 1000 beladen.

During the battle of Sevastopol in the summer of 1942, KG 100 employed the largest ordinance available by Luftwaffe Kampfgeschwader – the SC 2500 mine-bomb in the foreground and the SB 1000 high-explosive bomb, already loaded on this He 111 H-6.

(AirDOC Collection)



Die schwerste serienmäßige Abwurflast, welche der Luftwaffe zur Verfügung stand, war die SC 2500 „Max“. Die Großladungsbombe von 3,90 m Länge wies eine Füllung von 1.700 kg Trialen 105, einem hochbrisanten Sprengstoff, auf. Die Abwurflast hatte einen Durchmesser von 0,83 m und konnte alternativ mit dem mechanischen (24) A und dem elektrischen (28) A Aufschlagzündern bestückt werden. Die SC 2500 kam meist gegen Gebäudekomplexe, Festungsanlagen und gegen große Handelsschiffe zum Einsatz.

The largest bomb in the Luftwaffe inventory was the SC 2500 'Max'. It had a length of 3.90m and a diameter of 83cm, while the body was filled with 1,700kg of Trialen 105 high explosive. The bomb was employed against large buildings, fortifications and large cargo vessels. The SC 2500 'Max' could either be equipped with the 24 A mechanical impact fuse or the 28 A electrical impact fuse. (Griehl Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z



Zwei Aufnahmen des Brandbomben-Schüttbehälters BSB 700, der als Nachfolger des BSB-360 konzipiert war und ein fast doppelt so großes Fassungsvermögen aufwies. Der BSB 700 konnte in seinen sechs Kammern bis zu 700 B-1 E Elektronbrandbomben aufnehmen und wurde vornehmlich gegen leicht entflammbare Ziele eingesetzt. Im Bild rechts liegen vor einer He 111 H-6, die für speziell für Nachteinsätze schwarz getarnt worden war, ein BSB 700 und zwei der üblichen Brandbomben-Schüttkästen BSK 36, die im Bombenschacht mitgenommen werden konnten.

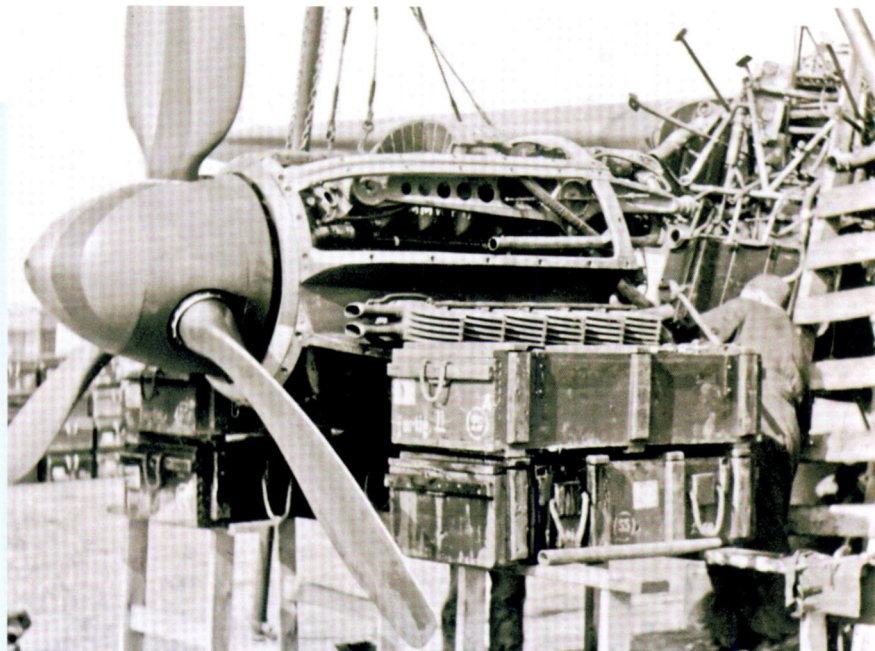
Seen in these two photos is the large Brandbomben-Schüttbehälter (clustered fire-bomb unit) BSB 700. It was the successor of the BSB-360 and featured a significantly larger payload. Within its six compartments up to 700 B-1 E electron-firebombs could be carried, which were mainly used against highly flammable targets. On the right side of the photo a BSB 700 is lying next to two Brandbomben-Schüttkästen BSK 36, which could be carried internally within the bomb bays.. (Griehl Collection)

Diese gut getarnte Maschine des KG 53, eine He 111 H-6, wurde zum Transport dieser sperrigen Container verwandt. Die massiven Holzkisten trugen die Bezeichnung „Verpflegungsabwurfkiste Gerät 10-5353-1“ An der zuerst auf dem Boden auftreffenden Seite befand sich eine Abfederung, an der Oberseite ein Lastenfallschirm. Eine weitere dieser Maschine sowie zwei Bf 109 sind am Platzrand zu erkennen.

This well camouflaged He 111 H-6 of KG 53 was used to transport two wooden containers. These massive air-dropped wooden supply crates were designated 'Verpflegungsabwurfkiste Gerät 10-5353-1'. To slow down the container, and to ensure that it would not break upon impact, each crate featured a parachute and a coil spring on the bottom to serve as a shock absorber. In the background another Heinkel and two Bf 109 can be seen.

(Nowarra † Collection)





Die Heinkel He 111 waren ab der Baureihen He 111 H-6 grundsätzlich mit zwei leistungsstarken Jumo 211 F Reihenmotoren mit 1350 PS ausgestattet. Die Auspuffstutzen waren aufgrund der heißeren Abgase mit Kühlrippen versehen. Zusätzlich konnte man die He 111 H-6 an den breiten VS 11 Holzluftschrauben und längeren Propellerhauben von den, mit Jumo 211 D/H und VDM Metallpropellern ausgestatteten He 11 H-3/4/5, unterscheiden. Im Bild links ist unterhalb des Propellers das Wappen der II./KG 27 „Boelcke“ zu erkennen. Interessant ist das nun in einer überarbeiteten, fest angebrachten Kuppel und in L-FF/6 Lafette eingebaute MG-FF/M. Mit dieser Waffe war es nun nicht mehr möglich die Lafette, wie bei der Ikaria GD-A 1114 Kuppel-Lafette, an der Kabine um 360° zu drehen.

Starting with the He 111 H-6, all following H-series aircraft featured two late-version Jumo 211 F in-line 1350hp engines and VS 11 wooden propellers. The increased heat was dissipated with new exhaust collectors which featured cooling ribs on top of each of the six exhaust heads. Both the wooden propellers and exhausts were a distinctive feature to distinguish early style H-3 to H-5 aircraft from the later series H-6 to H-20. In the photo, underneath the propeller blade, the insignia of II./KG 27 'Boelcke' can be seen. Note the forward firing 20mm MG-FF/M installed in the revised cupola with L-FF/6 mount. Contrary to the Ikaria GD-A 1114 mount, the new cupola-mount was attached fixed to the cabin and lost its potential to be moved in a 360° circle. (AirDOC Collection)



Mit dem Beginn des Russlandfeldzuges verlegte die III. Gruppe KG 53 „Legion Condor“ von Lübe, Liegnitz und Freiwaldau nach Radzyn in Polen. Mit dem raschen Vordringen der deutschen Truppen fand sich die III. Gruppe im Sommer 1942 in Smolensk wieder. Die He 111 H-6 A1+NS der 8. Staffel wurde im Landeanflug auf Smolensk-Nord aufgenommen. Sie trägt ein gelbes Ostfrontband, hat gelbe Flügelspitzen und der Maschinenbuchstabe war in Weiß umrandet.

For the campaign against Russia, III. Gruppe of KG 53 'Legion Condor' moved from Lübe (Gruppenstab and 7. Staffel), Liegnitz (8. Staffel) and Freiwaldau (9. Staffel) to Radzyn, Poland. With the quick German advance, the Gruppe found itself in Smolensk in the summer of 1942. He 111 H-6 A1+NS on approach to Smolensk-Nord with the landing gear lowered and flaps fully deployed. It has Eastern Front identification colours and the aircraft letter outlined in white. (Lange † Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z



An der Ostfront flog dieser He 111 H-6 mit erweiterter FT-Anlage was an den Antennenmasten auf dem Rumpfrücken zu erkennen ist. Die Maschine gehörte sehr wahrscheinlich zum KG 4 „General Wever“ und konnte im Winter 1942/1943 in Orel aufgenommen werden. Unter dem Außen-ETC hängt eine einzelne SC 250, was auf einen Langstreckenflug hinweist. Unter den Flächen sind Markierungsbomben an Flächen-ETC eingehängt. Im A-Stand ist anstelle eines MG 15 ein MG-FF/M vom Kaliber 2 cm eingebaut.

This He 111 H-6 featured revised radio equipment, recognizable by the added antenna masts. The aircraft probably belonged to KG 4 'General Wever' and was photographed at Orel during the winter of 1942/43. The aircraft has a single SC 250 bomb attached to the external fuselage ETC, indicating a long-range mission and the ETCs below the wings have been loaded with target marking phosphorus bombs. The A1-stand features a 20mm MG-FF/M as defensive armament instead of a MG 15.5.

(AirDOC Collection)

Ebenfalls zum Bestand des KG 55 gehörte diese He 111 H-6 mit der Teilkennung 1G+C, in deren Liegewanne ein MG-FF/M zum Beschuss von Bodenzielen im D-Stand eingebaut war. Im C-Stand befand sich ein MG 16. Der Hecksteiß verfügte über ein starres MG 17 eingebaut, um sich so angreifende Jäger ein wenig auf Distanz zu halten.

He 111 H-6, coded 1G+C, was assigned to KG 55. Note the forward facing MG-FF/M installed in the D-stand, for strafing of unarmed ground targets and a MG 15 in the C-stand. Below the rudder, a fixed MG 17 was mounted to defend against rear attacks. (AirDOC Collection)



Die Maschine des Geschwader-Kommodore des KG 100 „Wiking“ 6N+AA, aufgenommen in Morosowskaja im Winter 1942/43. Neben einem MG-FF/M im A1 und einem MG 15 im A2-Stand war die Maschine mit zwei MG 15 im C- (Bodenwanne hinten) und D-Stand (Bodenwanne vorne) und einem MG 15 im B-Stand ausgestattet. Hinzu kam eine erweiterte Funkanlage für das Y-Verfahren und eine schwarze Unterseite für Nacht- und Dämmerungseinsätze. Neben dem Maschinenbuchstaben „A“ konnte man auch die Teilkennung „AA“ auf dem Seitenleitwerk wahrscheinlich in Blau aufgebracht finden.

The commander's aircraft of KG 100 'Wiking', 6N+AA, seen at Morosovskaja in the winter of 1942/43. Apart from a single 20mm MG-FF/M in the A1-stand the aircraft is equipped with four additional MG 15 for self defence; one located in the nose glazing's A2-stand, the B-stand on the spine, the C-stand (ventral position rear) and D-stand (ventral position front). Note the added antennas for the increased radio equipment and the black bottom surfaces for night attacks. The aircraft letter A was applied in blue while the partial code AA had been repeated in the same colour on the tail of the aircraft. (AirDOC Collection)

He 111 H-6 bis H-20 und Z



Auch diese He 111 H-6 mit der Kennung 6N+HH der 1. Staffel des KG 100 „Wiking“ war mit einer erweiterten FT-Anlage ausgestattet. Diese Maschinen wurden meist im Y-Verfahren als Pfadfinder eingesetzt. Die I./KG 100 lag im Winter 1942/43 in Morosowskaja bei Rostow am Don. Interessant ist der fast neuwertige Anstrich, der auf eine erst kurzfristig stattgefundenen Übergabe der Maschine an den Verband schließen lässt.

Another He 111 H-6 that had been equipped with additional radios was 6N+HH of 1. Staffel KG 100 'Wiking'. Of interest is the rather clean camouflage scheme, which indicates that the aircraft had only recently been handed over to the unit. I. Gruppe of KG 100 operated from Morosovskaja airfield close to Rostov/Don in Russia during the winter of 1942/43. (AirDOC Collection)



Für Dämmerungseinsätze gegen Geleitzüge war diese He 111 H-6 der I./KG 26 „Löwengeschwader“ im Winter 1942/43 in Bardufoss in Norwegen eingesetzt. Die Kabine der Maschine ist mit einer Kuto-Leiste ausgestattet, die bei den Varianten H-11 und H-12 zur Grundausstattung gehörte. Der vor dem B-Stand befindliche Antennenmast weist auf eine erweiterte Funkanlage hin. Die Auspuffanlage wurde feldmäßig mit Flammenvernichtern ausgestattet, während die Unterseite der Maschine komplett schwarz überlackiert war.

I. Gruppe KG 26 'Löwengeschwader' undertook dawn missions against Allied shipping from Bardufoss, Norway, in the winter of 1942/43. To reduce visual detection, the lower surfaces of this He 111 H-6 have been over-painted in black, while the engine exhausts have been equipped with improvised flame dampeners. Note the 'Kuto' cable-cutting device on the nose glazing, which became standard on H-11 and H-12 variants. (AirDOC Collection)

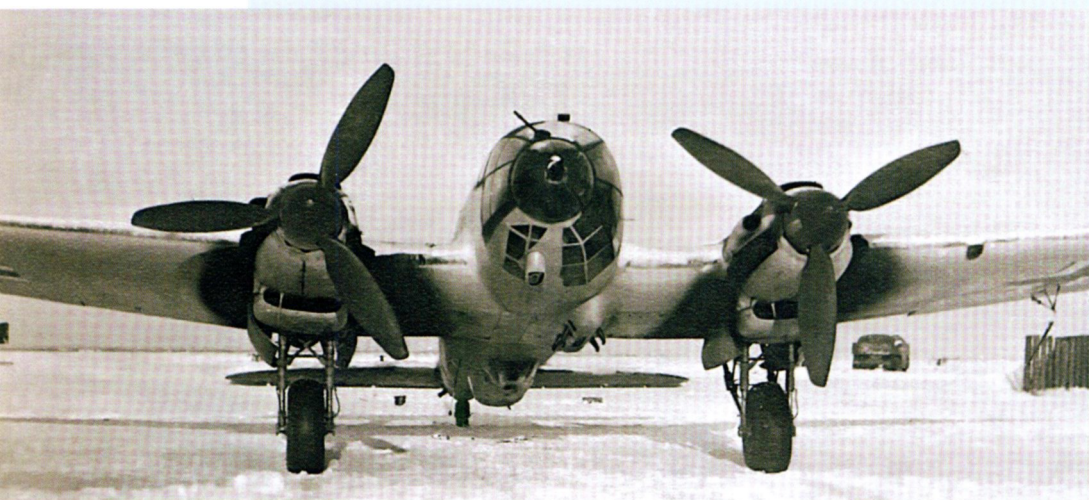


Bei der III./KG 55 in Nowotscherkassk entstand diese Aufnahme einer He 111 H-6, in deren A-Stand ein MG-FF/M installiert war. Auf der Kabinenoberseite ist eine verkleidete Öffnung zu erkennen, die Platz für ein zusätzliches MG 15 bot. Die gelben Flächenenden weisen auf den Einsatz an der Ostfront hin. Vor der Maschine liegt eine SC 1000, die aus Zeiten vorangegangener Nachteinsätze teilweise eine schwarze Tarnung aufweist.

A 'black man' ground-crew member taking a break on top of a SC 1000 bomb painted black next to a MG-FF/M equipped He 111 H-6 of III./KG 55 at Novochoerkassk. The lower outer wings have been painted yellow, indicating operations on the Eastern Front. The covered cavity on the cabin surface allowed the installment of an additional MG 15 for self-defense. (AirDOC Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z



Bei der 1. Staffel des KG 4 flog diese He 111 H-6 mit der Kennung 5J+JH und wurde im Winter 1941/1942 über der Ostfront bei Orel eingesetzt. Da der Verband gelegentlich auch Bodenziele im Tiefflug zu bekämpfen hatte, war der A1-Stand mit einem MG-FF/M bestückt. Im A2-Stand befand sich ein zusätzliches MG 15 zur Abwehr gegnerischer Jäger, die im Lauf des Winters 1942 in spürbar größerer Anzahl auftauchten. Die Maschine ist mit nur einem ETC ausgestattet und verfügte über einen zusätzlichen Tank anstelle des linken ESAC-Magazins.

First Squadron (1. Staffel) from KG 4 operated this H-4 variant of the bomber aircraft during the winter of 1941/42. Since the unit was tasked with combat air support and strafing runs, the aircraft's A1-Stand was equipped with a 20mm MG-FF/M, while the A2-Stand featured an additional MG 15 to counter the ever increasing number of enemy fighter aircraft. (AirDOC Collection)



Die 1G+GM gehörte zur 4. Staffel aus der II. Gruppe des KG 27 „Boelcke“. Die im Winter 1941/42 in Russland entstandene Aufnahme zeigt eine früher über England eingesetzte He 111 H-6 die anfangs mit einem nachtschwarzen Sichtschutzanstrich versehen worden war. Anschließend erhielt der Bomber eine, dem neuen Kriegsschauplatz angepasste, Wintertarnung.

He 111 H-6 with the tactical code 1G+GM formed part of 4. Staffel, II Gruppe KG 27 'Boelcke'. This photo taken in Russia in the winter of 1941/42, depicts an aircraft that only recently been transferred from the west. It still featured the toned-down night camouflage scheme for nocturnal raids against targets in England. After its arrival at the Eastern Front the bomber would be re-painted in a more appropriate colour scheme.. (Griehl Collection)



Zum Bestand des KG 27 „Boelcke“ gehörte diese He 111 H-6 (1G+C). In ihrer Liegewanne, die von Besatzungsmitgliedern „Sterbebett“ genannt wurde, befanden sich zwei MG 15 als Defensivbewaffnung. Im Hecksteiß ist ein starres MG 17 eingebaut, um sich so angreifende Jäger ein wenig auf Distanz zu halten. Auf dem Schlitten vor der Maschine befindet sich eine SC 500 Minenbombe, erkennbar an auflackierten Streifen auf dem Leitwerkquadranten.

This He 111 H-6, coded 1G+C, was assigned to KG 27 'Boelcke'. Defensive armament consisted of two MG 15 in the ventral gondola, nicknamed by aircrew 'Sterbebett - deathbed'. Below the rudder, a fixed MG 17 was mounted to counter attacks from the rear. Note the SC 500 mine-bomb on the sled in front of the aircraft. Mine-bombs had the same shape and size as general purpose bombs and could only be distinguished by coloured stripes painted on the tail portion of the bomb. (AirDOC Collection)

Ebenfalls zum Bestand des KG 4 „General Wever“, namentlich zur 6. Staffel der II. Gruppe, gehörte diese He 111 H-6 mit der Kennung 5J+FP. Im klirrend kalten Winter war das Aufmunitionieren der für den Einsatz vorgesehen Bomber eine körperlich an die Grenzen gehende Angelegenheit. Vor der Maschine liegen eine SC 1000 Minenbombe und in Kisten gelagerte Abwurflasten bereit.

Another aircraft of KG 4 'General Wever', with 6. Staffel of II. Gruppe, was He 111 H-6, coded 5J+FP. Arming aircraft for the coming combat missions in the harsh Russian winters often took the ground crew to the edge of physical limits. In front of this aircraft a SC 1000 'Hermann' mine-bomb and crated free-fall ammunition awaits loading. (AirDOC Collection)



Eine weitere Heinkel He 111 H-6 des KG 4 „General Wever“ war die Heinkel He 111 H-6 5J+DP. Sie gehörte im Winter 1941/42 zur 6. Staffel der II. Gruppe, die sich zwischen Dezember 1941 und Februar 1942 in Seschtschinskaja befand. Auch diese Maschine war für den Wintereinsatz mit einem abwaschbaren weißen Anstrich versehen.

Another He 111 H-6 of KG 4 'General Wever', coded 5J+DP, in-flight over Russia during the winter of 1941/42. This aircraft belonged to 6. Staffel of II. Gruppe, which operated from Scheschtsinskaya airfield. Like aircraft from other units, the bomber has been painted with a removable white winter-camouflage. (AirDOC Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z



Bodenpersonal, aufgenommen beim Entladen der BP+YT, einer Heinkel He 111 H-6, möglicherweise der Transportstaffel des I. Fliegerkorps. Der Einsatz der He 111 als Transport- und Schleppflugzeug führte unter den widrigen Witterungsverhältnissen in Russland zu zahlreichen Verlusten.

Transportstaffel of I. Fliegerkorps operated the He 111 in the transport and towing roles. This H-6 coded BP+YT is seen being unloaded by ground crew personnel in the winter of 1941/42. It is equipped with two MG 15 in A1- and A2-Stand along with a single MG 15 in the D-Stand. (AirDOC Collection)

Getarnt mit abwaschbarer Winterfarbe wird diese He 111 H-6 der I./KG 27 „Boelcke“ mit der Teilkennung 1G+L. im Frühjahr 1943 in Stalino für einen Einsatz gegen Ziele der Roten Armee vorbereitet. Vor der mit MG-FF/M ausgestatteten Maschine befinden sich SC 50 und SC 250 Sprengbomben.

Camouflaged with removable white paint, this He 111 H-6 of I./KG 27 'Boelcke' with the partial code 1G+L. is readied at Stalino in the spring of 1943. The SC 50 and SC 250 bombs were used against Red Army targets. (Nowarra † Collection)



Am 06. Januar nahm die 1G+EK, eine Heinkel He 111 H-6 der 2. Staffel KG 27 „Boelcke“ beladen mit nur einer SC 500 Sprengbombe an einem Langstreckeneinsatz gegen Ziele hinter die russischen Linien teil. Die Propellerhauben erwecken den Eindruck als ob sie in Rot lackiert wären.

Loaded with a single SC 500, this He 111 H-6 coded 1G+EK, is taking part in a long-range mission against industrial targets behind the Russian lines. It belongs to 2. Staffel KG 27 'Boelcke' and probably had the spinners painted red. (Nowarra † Collection)



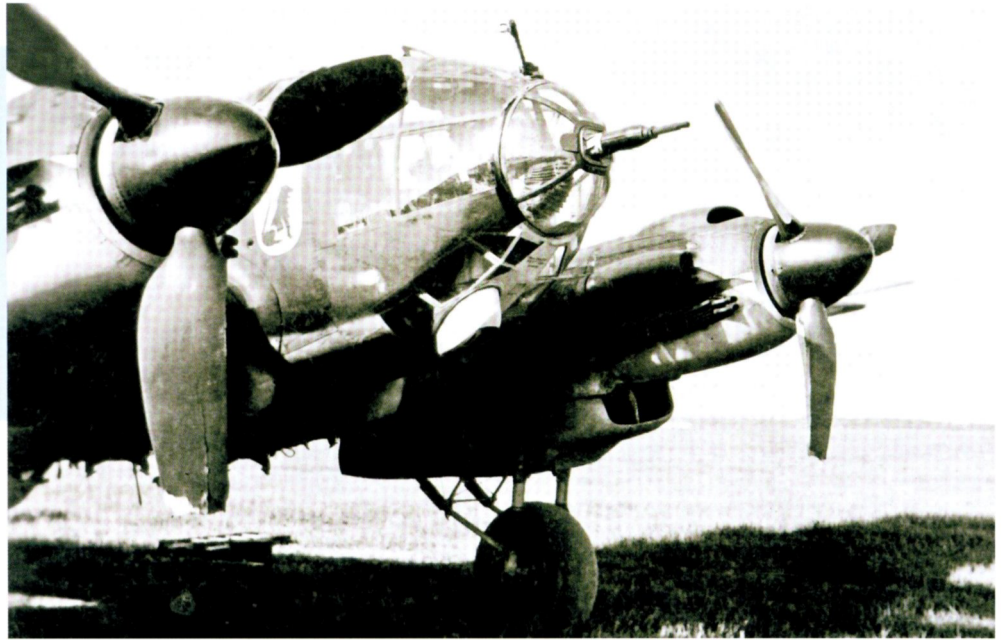
Die mit einer SC 1000 Sprengbombe zum Start vorbereitete Heinkel He 111 H-6 mit der Kennung A1+BT des 9./KG 53 war im Winter 1942/43 in Dno stationiert und im Raum Leningrad eingesetzt. Der Maschinenbuchstabe „B“ und die Propellerhauben sind in Gelb gehalten.
 Loaded with a single SC 1000 high explosive bomb, He 111 H-6 from 9. Staffel (III. Gruppe) of KG 53, coded A1+BT, is readied for take-off. The unit operated from Dno airfield against targets in the Leningrad sector. Both the aircraft letter B and the spinners were painted yellow. (AirDOC Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z

Im Tiefstflug über See ist diese Heinkel He 111 H-6 ihren Verfolgern nur knapp entkommen. Dabei berührten die hölzernen Propellerblätter dieser Maschine der I. Gruppe des KG 26 „Löwen Geschwader“ die Wasseroberfläche und wurden beschädigt. Der Besatzung gelang es trotz der Schäden wieder die Küste und schließlich unversehrt den nächsten Platz zu erreichen. Zum Angriff von Bodenzielen wies der Bomber ein MG-FF/M „M“ im A1-Stand sowie ein MG 15 im A2-Stand auf.

This He 111 H-6 barely managed to escape its pursuers, flying at extremely low level over the sea. The propeller tips were lost when striking the sea surface. The aircraft, from I. Gruppe of KG 26 'Löwengeschwader', limped home and was able to land safely at the nearest airfield. Note the MG-FF/M in the A1-Stand to strafe sea targets and vessels and the MG 15 in the A2-Stand for self-defence. (AirDOC Collection)



In Norwegen legen Warte letzte Hand an diesen He 111 H-6 Torpedobomber der I./KG 26. Die I. und die III. Gruppe flogen von Trondheim, Bradufoss und Banak Angriffe auf alliierte Geleitzüge die mit Ziel Murmansk von Nordamerika und England unterwegs waren. Diese He 111 H-6 ist mit zwei LT F 5b Torpedos beladen, deren Zünder noch nicht eingebaut sind.

Final preparations of a He 111 H-6 of I./KG 26 in Norway. Aircraft of I. and III. Gruppe conducted anti-ship missions from Trondheim, Bradufoss and Banak against Allied convoys that had embarked from North America and the UK heading to Murmansk. The aircraft is loaded with two LT F 5b torpedoes – their detonators have not been inserted yet. (AirDOC Collection)

Die Einsätze des KG 26 über dem Eismeer erfolgten meist mit einer sehr geringen Anzahl von Maschinen. Diese war darauf zurückzuführen, dass angesichts zahlreicher wetter- und einsatzbedingten Ausfälle der Klarstand für befohlene Einsätze viel zu gering ausfiel.

Missions of KG 26 over the polar sea were mostly conducted with smaller numbers of aircraft than initially ordered into action. This was mainly attributed to bad weather conditions and the unavailability of appropriate spare parts. (Damm Collection)





Der LT F 5 war der deutsche Nachbau des ab 1935 für die Seeflieger eingeführten norwegischen Horten-Torpedos. Der LT F 5b (auch als LT I bezeichnet) war eine verbesserte Version mit vergrößertem Luftkessel und stärkerem Antrieb. Diese Waffe war das am häufigsten eingesetzte Lufttorpedo der deutschen Luftwaffe, wog 750 kg und konnte mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten bzw. Reichweiten eingesetzt werden. Diese variierten von 2.300 Metern mit 40 Knoten über 3.500 Metern mit 33 Knoten bis hin zu 7.500 Metern mit 24 Knoten. Diese zwei Bilder zeigen LT F 5b mit eingebauten Zündern.

The LT F 5 was a German copy of the Norwegian 'Horten' aerial torpedo that had been purchased from 1935 onwards for use with the German Naval Air Arm (Seefliegerverbände). The LT F 5b (also designated LT I) was an upgraded version with increased compressed air storage and stronger propulsion. The torpedo's weight was 750kg and could be employed with different ranges and speeds, e.g. pre-set to a range of 2,300m and a speed of 40kts or 3,500m at 33kts or 7,500m at a speed of 24kts. These two photos show LT F 5b with detonators attached. (AirDOC Collection)



Für den Transport von Lufttorpedos (hier ein italienischer LT F 5w) wie auch von Luftminen verfügte das Wartungspersonal über einachsige Rollwagen, mittels denen selbst schwere Abwurflasten problemlos unter den ETC plaziert werden konnten. Die Maschine mit der Kennung 1H+LP gehörte zur 6. Staffel der II. Gruppe und flog im Frühjahr 1943 von Villacidro auf Sardinien aus Einsätze über dem Mittelmeer. Interessant sind die angebrachten PVC 1006B für Torpedos mit nach hinten gerichtete Auslegern.

To load heavy armament payloads such as torpedoes (here an Italian LT F 5w) or mines under an aircraft's hard points, ground crews used single-axle trolleys. This aircraft with 6. Staffel of II. Gruppe KG 26, coded 1H+LP, conducted anti-shiping sorties from Villacidro airfield on Sardinia in the spring of 1943. Of note are the attached PVC 1006B torpedo pylons with rear facing cantilevers. (AirDOC Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z

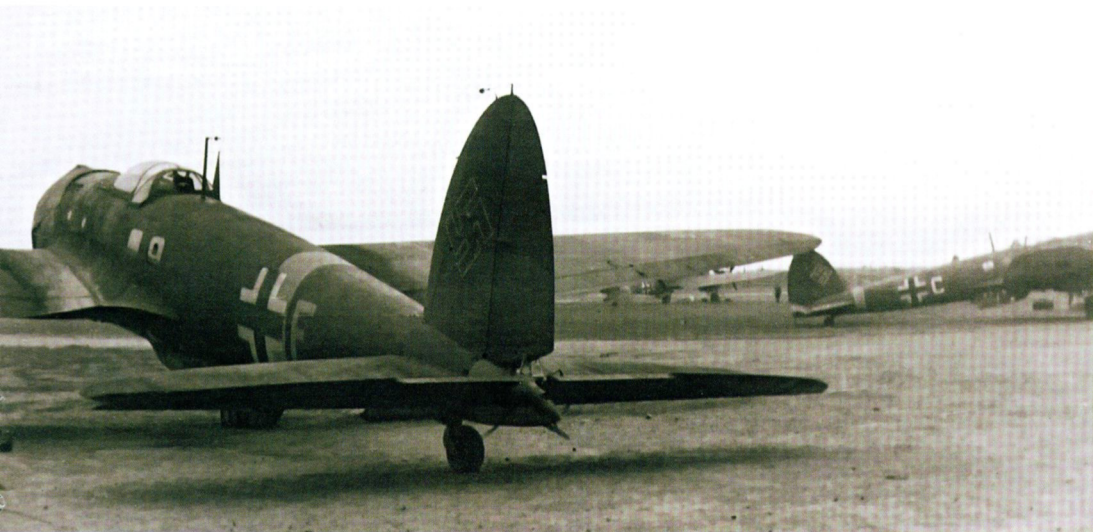


Bei der 9. Staffel des KG 53 flogen diese He 111 H-11, darunter die 1A+HS und 1A+ES, von Pleskau aus Einsätze über dem Nordabschnitt der Ostfront. Die schon seit Anfang 1943 im Einsatz befindlichen Mittelstreckenbomber wurden zunehmend nur noch bei Dämmerung oder bei Nacht eingesetzt, da die russischen Jagdverbände immer leistungsfähiger und in Anzahl der Luftwaffe überlegen wurden. Aus Gründen der Tarnung waren bei einigen Maschinen die Hoheitsabzeichen auf den Seiten und der Unterseite, die Staffelnbuchstaben als auch die auf den Kriegsschauplatz hinweisenden Rumpfbänder mit schwarzer Farbe überstrichen worden. Operating from Pleskau airfield, He 111 H-11 aircraft of 9. Staffel of KG 53 'Legion Condor', including 1A+ES and 1A+HS, participated in combat missions over the central area of the Eastern Front. The medium bomber, which had been introduced in early 1943, saw increased action during dawn and night missions. This was due to the steadily growing Russian air supremacy with new and more powerful fighter aircraft. For camouflage purposes German national insignia on the fuselage sides, lower surfaces, squadron letters and theatre bands were over-painted with black. (Nowarra † Collection)

Nicht weniger als zehn Heinkel He 111 H-11 oder H-16 der I./Gruppe des KG 55 stehen im Herbst 1943 in Nikolajew zum Beladen bereit. Die zweite Maschine von links ist mit einem MG-FF/M und langer Mündungsfeuerbremse im A-Stand und ein MG-FF/M gegen Bodenziele im C-Stand ausgestattet. Des Weiteren liegen großkalibrige Abwurflasten in Form von PC 1600 Panzersprengbomben bereit.

No less than ten He 111 H-11 or H-16 of I. Gruppe KG 55 are seen in the spring of 1943 at Nikolayev airfield ready for loading with their deadly payload. The second aircraft from the left features an MG-FF/M with long flash hiders in the A-Stand and another MG-FF/M for strafing of ground targets in the C-Stand. In addition, large PC 1600 armour piercing bombs are seen dispersed close to the aircraft. (AirDOC Collection)





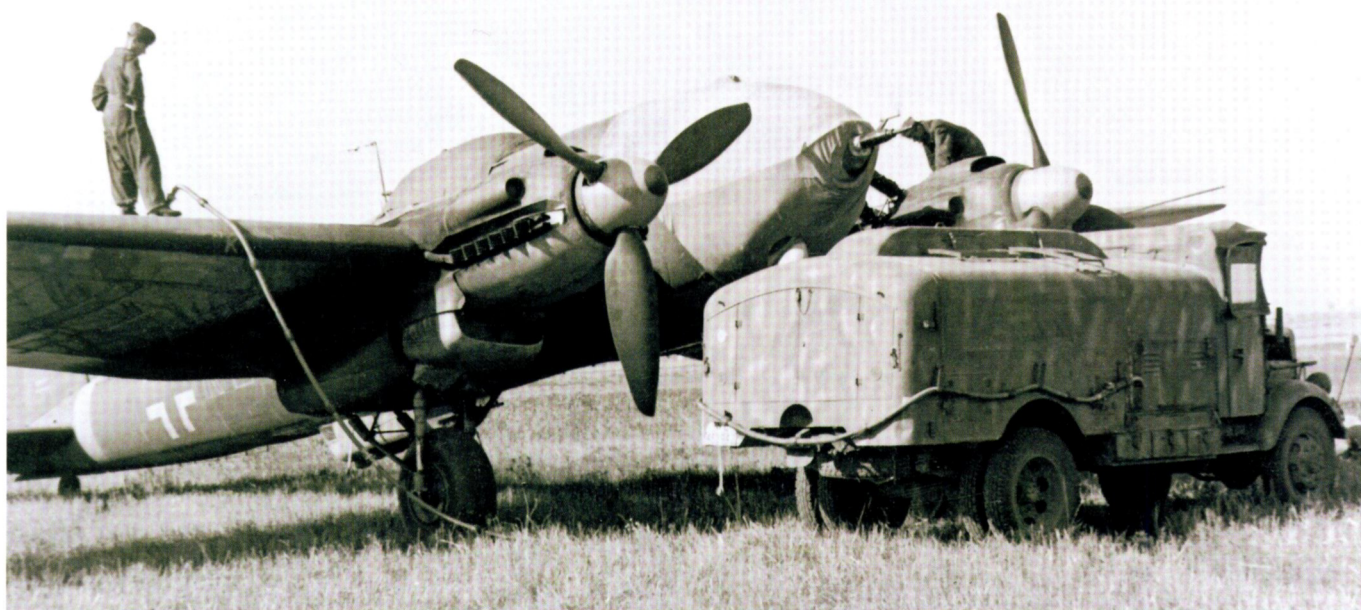
Im Oktober 1943 lag die I. Gruppe des KG 100 „Wiking“ zusammen mit der I./KG 55 in Kirowograd in der Ukraine. Hier sieht man eine Heinkel He 111 H-11 der 3. Staffel mit der Teilkenennung 6N+F, ausgestattet mit zwei MG 17 im Hecksteiß. Der Maschinenbuchsabe „F“ scheint in Gelb auflackiert zu sein.

During October 1943 I. Gruppe of KG 100 'Wiking' together with I./KG 55 operated from Kirovograd, the Ukraine. The armoured B-Stand, standard antenna mast location and two MG 17 in the tail below the rudder identify this aircraft to be a He 111 H-11. The bomber belongs to 3. Staffel and features a partial code 6N+F. Note the location of the fuselage band and the yellow aircraft letter F (AirDOC Collection)

Aufgenommen im August 1943 waren bereits die für den nächsten Einsatz benötigten Abwurflasten zur der, durch Abdeckplanen vor der Sommerhitze geschützten 1G+MD heran geschafft worden. Diese He 111 H-11 gehörte zum Stab der III. Gruppe des Kampfgeschwaders 27 „Boelcke“ und war in Nowo Mirgorod in der Ukraine stationiert. Die Maschine verfügt über ein MG-FF/M im A-Stand und die für die H-11 übliche Kuto-Leiste.

Protected by tarpaulin-covers from the summer heat He 111 H-11, coded 1G+MD, awaits loading with bombs and ammunition. The aircraft belonged to Stab of III. Gruppe KG 27 'Boelcke' and was operated from Nowo Mirgorod, the Ukraine, in August 1943. Note the MG-FF/M in the A-Stand and the Kuto cable cutting device protruding from underneath the cabin-cover.

(AirDOC Collection)



Bei der 3. Staffel der I. Gruppe des KG 53 „Legion Condor“ flog die A1+KL, eine mit Kuto-Nase und MG-FF/M im A-Stand ausgestattete He 111 H-11. Die Maschine wird gerade mittels eines Betriebstoff-LKW's, einem Opel „Blitz“ mit Einheitsführerhaus, für den nächsten Einsatz betankt. Mit nahezu gleichem Tankaufbau waren auch zweiachsige Anhänger im Einsatz. Die Wartung unter freiem Himmel war sehr von der jeweiligen Witterung abhängig und erlaubte nur kleinere Reparaturen. Man beachte die in Gelb umrandeten Maschinen- und Staffelnbuchstaben und die gelben Propellerhauben.

He 111 H-11 of 3. Staffel KG 53 'Legion Condor', coded 1A+KL, being refuelled for the next sortie by an Opel Blitz refuelling truck. The aircraft has the Kuto cable cutting device and a 20mm MG-FF/M in the nose glazing. In addition to the Opel Blitz the Luftwaffe operated refuelling trailers with identical technical structure. Maintenance in the open was very much dependent on good weather and only allowed light repairs. Note that both aircraft and squadron letters were applied in black with yellow outlines, and the spinners have also been painted in yellow squadron colour with dark spinner tips. (AirDOC Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z

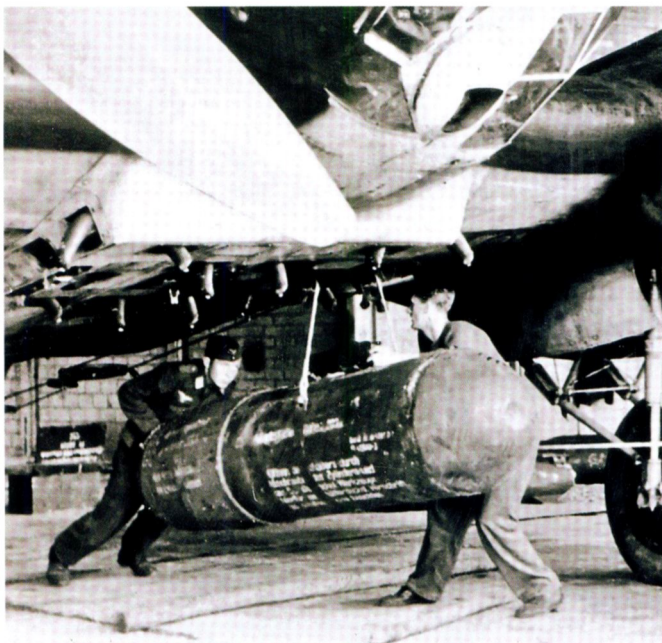


Eine interessante Aufnahme einer He 111 H-11 einer unbekannten Gruppe, aufgenommen im Osten im Frühjahr 1943. Die Maschine ist mit einem MG 81 im A1-Stand und einem MG 15 im A2-Stand ausgerüstet. Der Maschinenbuchstabe „D“ der schwer zu entziffernden Teilkennung +DR scheint in Rot mit gelber Umrandung aufgebracht worden zu sein. Man beachte die hellen weißen Ringe auf den Propellerhauben, die möglicherweise auf die III. Gruppe hinweisen.

An interesting shot of a He 111 H-11 from an unidentified Kampfgeschwader, taken on the Eastern Front in the spring of 1943. The aircraft is armed with a single MG 81 in the A1-stand and an MG 15 in the A2-stand. The aircraft letter D is barely visible partial code +DR might have been applied in red with yellow outline. Of note are the white stripes on the spinners, which may indicate affiliation assignment to a III. Gruppe. (AirDOC Collection)

Noch vor dem Beladen der Maschine mit einer einzelnen SC 250 Minenbombe trat an der Blattverstellung des Propellers dieser He 111 H-11 oder H-16 ein Problem auf, was umgehend behoben werden musste. Die offensichtlich einfache Reparatur konnte ohne weiteres auf dem Rollfeld erfolgen. Nur der linke ETC sowie ein MG-FF/M mit Mündungsfeuerdämpfer sind zu erkennen. Der oberhalb des Pilotensitzes angebrachte Rückspiegel weist auf eine He 111 mit Schleppkupplung hin.

While undergoing mission preparation, mechanics encountered a malfunction with the propeller blade pitch-mechanism. The rather unspectacular technical problem of this H-11 or H-16 could be solved on the taxi way. The aircraft features only the left ETC 2000 bomb rack and a muzzle-flash suppressor attached to the 20mm MG-FF/M in the A-stand. The rear-view mirror attached to the sliding escape hatch above the pilot's position indicates the aircraft could be used for glider towing duties. (AirDOC Collection)



Anbringung eines Versorgungsbehälters (VB) 1000 unter einer He 111 H-11. Die Beladung erfolgte mittels eines Flaschenzuges, dessen Kabel unterhalb des Rumpfes entlang geführt und an der Spornradaufhängung umgelenkt wurde. Heavy payloads such as this Versorgungsbehälter (supplies or cargo container) VB 1000 were loaded to the He 111 via a block and pulley device where the cable is seen running along the fuselage bottom. This was changed to the front via a deflection roller attached to the tail-wheel leg. (Creek Collection)



Der sogenannte Lastenträger wurde ab der He 111 H-11 eingeführt und verfügte über fünf Schlösser: drei Schloss 2000/XIII auf der vorderen Schlosssebene und zwei Schloss 500/XII auf der hinteren. Diese erlaubten es, zwei LT F 5b Torpedos mit einem Gewicht von je 750 kg, drei Abwurflasten mit einem Gewicht von jeweils 1000 kg oder fünf Bomben mit jeweils bis zu 500 kg Gewicht mitzuführen. The newly designed flat-top bomb rack (Lastenaufhängerahmen) was introduced with the He 111 H-11 and had five suspension points. The rack could hold either two 750kg LT F 5b aerial torpedoes, three bombs with a weight of 1000kg each attached to the front suspensions or five bombs with a maximum weight of 500kg each. (Franzke Collection)



Diverse Heinkel He 111 Modelle wurden ab 1943 in der Schlepprolle bei den Transport- und Schleppgruppen der Luftwaffe eingesetzt und verfügten über eine sekundäre Bomberrolle. Die abgebildete He 111 NI+JE der 2./Schleppgruppe 4 gehörte entweder der Baureihe H-11 oder H-16 an. Für eine H-11 spräche die Kuto-Leiste und die Antennenanlage, für eine H-16 das MG 81Z im C-Stand und die verkleidete Front der Bodenwanne, wo sich früher der D-Stand befand. Ein Gotha Go 242 Lastensegler nebst Besatzung und 23 voll ausrüsteten Soldaten konnte von einer einzelnen He 111 an einem 45 m Stahlseil geschleppt werden.

From 1943 onwards Luftwaffe transport and towing units (Schleppgruppen) operated several He 111 variants in the glider-towing role, while retaining a secondary bombing role. He 111 NI+JE formed part of 2. Staffel of Schleppgruppe 4 and was either a H-11 or H-16 variant. The standard antenna mast location as well as the Kuto cable-cutting device indicate an H-11, however the MG 81Z in the C-Stand and the faired over front portion (former D-Stand) of the ventral gondola indicate an H-16. Attached to a 45 m steel cable an He 111 was able to tow a single Go 242 cargo glider including its crew and 23 fully equipped soldiers.

(Bundesarchiv Bild 101I-331-3026-01A(1), 101I-331-3026-06A, 101I-641-4547-25(1))





He 111 H-6 to H-20 and Z



Beim Kommando Rastedter flogen einige He 111 H-14, die über eine stark erweiterte Funkanlage verfügten darunter das FuG 16, FuBM 4 „Samos“ und das FuG 351 „Korfu“. Die Besatzungen führten damit vor allem Funk- und Radaraufklärung mitsamt der dazu gehörigen Frequenzermittlung durch. Das im A-Stand eingebaute schwere MG 151/20 kam bei der He 111 nur selten zum Einsatz. Hier eine zerstörte Maschine nach einem Bombenangriff auf Bordeaux-Mérignac am 05. Januar 1944.

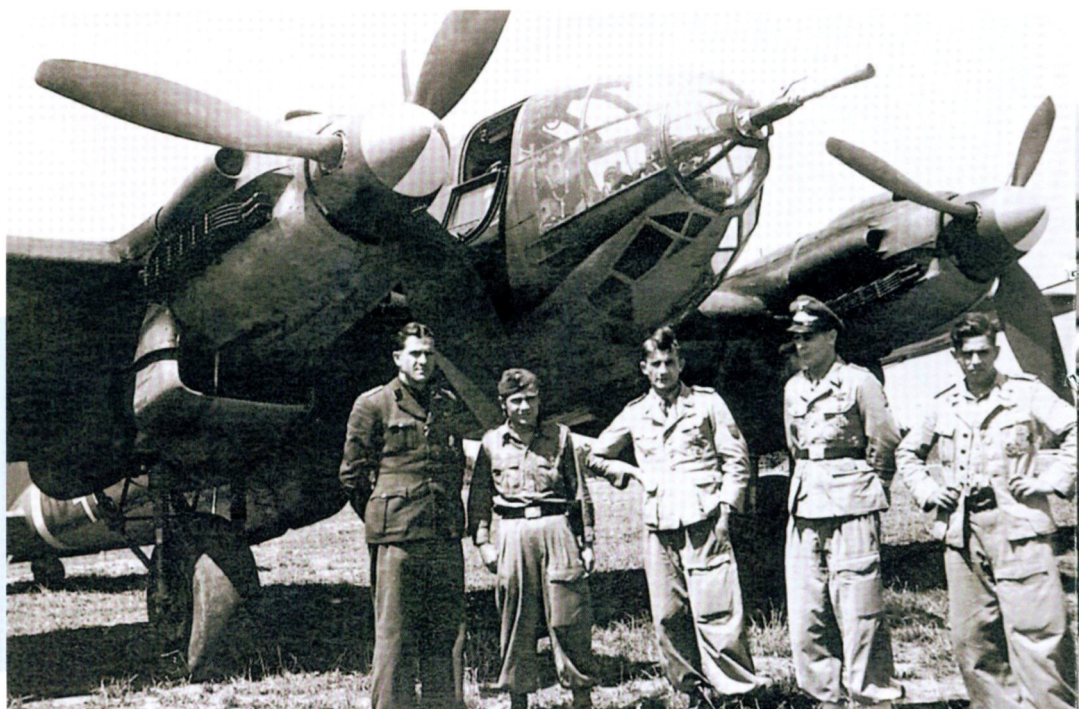
Kommando Rastedter (Special Command Rastedter) operated the He 111 H-14 at Bordeaux-Mérignac, France. These aircraft were equipped with additional radio equipment such as the FuG 16, the FuBM 4 'Samos' and the FuG 351 'Korfu' and were used to intercept and jam Allied radio and radar signals. Of interest is the MG 151/20 in the A-Stand of this H-14 which was destroyed on January 5, 1944. This weapon rarely saw action with the He 111 units

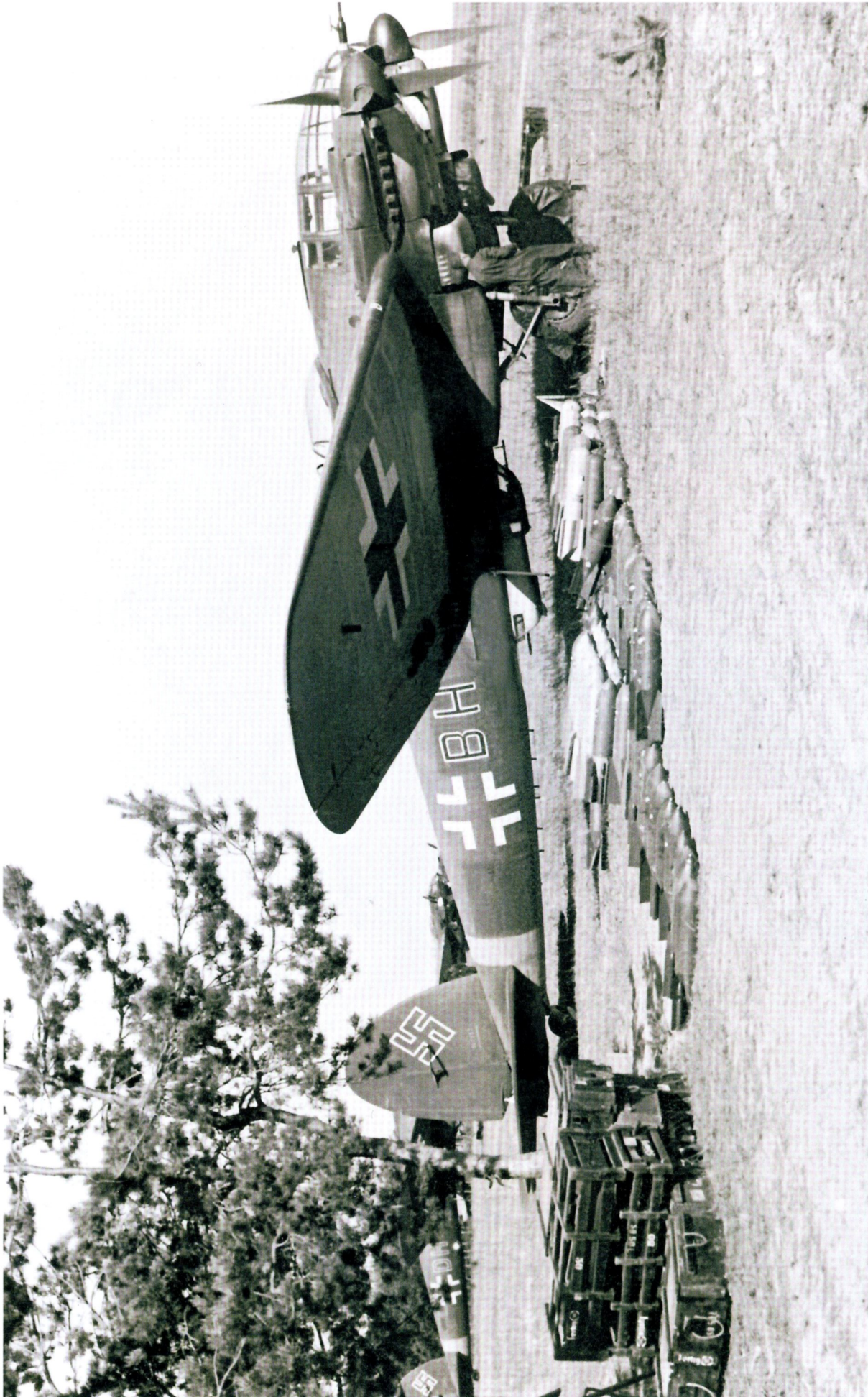
(Top: Trenkel Collection – center: Nowarra † Collection)

Einige von etwa 30 gebauten Heinkel He 111 H-14 wurden im Sommer 1944 als Schleppflugzeug für Lastensegler hergerichtet, wofür die Flugzeuge eine Schleppkupplung am Heck erhielten. Die Bewaffnung der wahrscheinlich zur Transportstaffel des IV. Fliegerkorps gehörenden Maschinen bestand aus einem MG-FF/M mit Mündungsfeuerdämpfer sowie aus bis zu fünf MG 15. Man beachte die weiß/roten Segmente auf den Vorderteilen der Propellerhauben und die Teilkennung G8+. Das Lofte 7B/D Bombenzielgerät war bei den Schleppereinheiten entfernt worden.

This aircraft, one of approximately 30 built He 111 H-14, had been converted to a glider-tow and transport aircraft in the summer of 1944. Part of the conversion included the removal of the Lofte bombsight and the installation of a towing coupling and rear-view mirror. The partial code G8+ might possibly identify this aircraft as being part of Transportstaffel IV, Fliegerkorps. Note the MG-FF/M with flash hider in the A-Stand and the red and white segments on the spinner hubs.

(Weber via Rohrbach Collection)

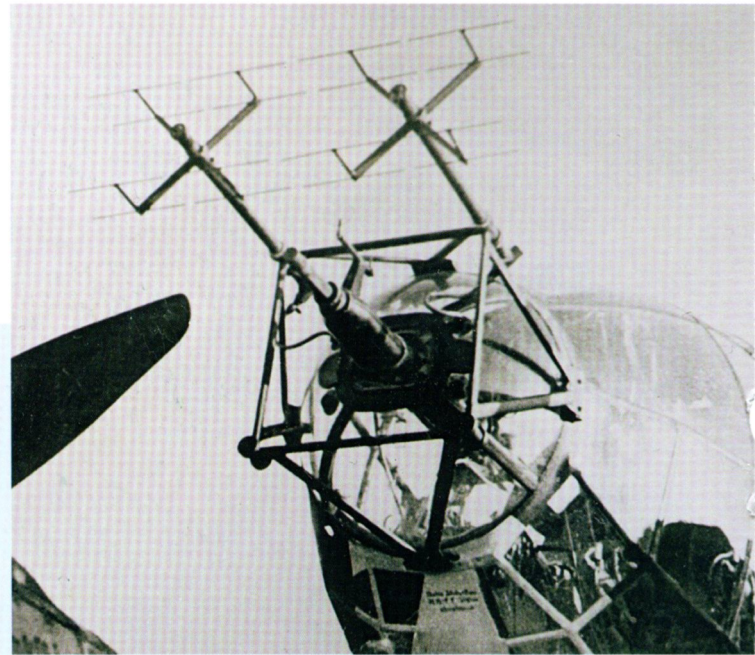
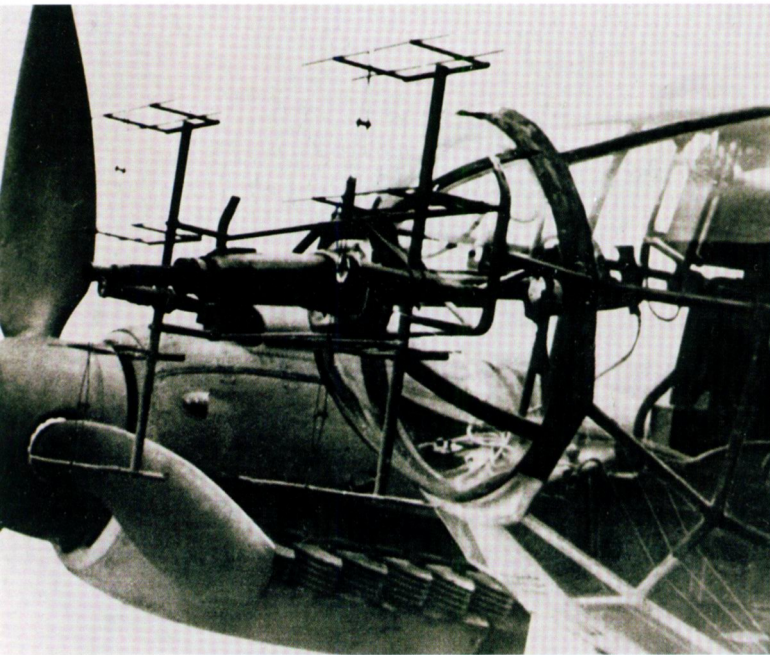




Drei Heinkel He 111 H-16 der 1. Staffel des KG 53 „Legion Condor“ aufgenommen in ihrem Bereitstellungsraum in Korowie-Selo im Sommer 1943. Die Räder der Fahrwerke sind gegen Überhitzung abgedeckt worden. Neben der A1+BH (WkNr. 160548) liegt eine Mischung aus SC 50 Minenbomben, SB 50 Splitterbomben und eine Anzahl des Anfang 1942 eingeführten Abwurfbehälters AB 23 mit einer Beladung von 23 SD-2 Splitterbomben. Diese Art der Abwurfmunition lässt auf einen kommenden Angriff auf russische Stellung schließen.
 Three He 111 H-16 of 1. Staffel KG 53 „Legion Condor“ are seen in their dispersal area at Korowie-Selo airfield in the summer of 1943. The tires of the landing gear have been covered with tarpaulin and protected against overheating. Next to 1A+BH (serial number 160548) SC 50 general purpose and SD 50 fragmentation bombs are stocked as well as a large number of AB 23 cluster bombs, which had been introduced in early 1942. Each AB contains 23 SD-2 fragmentation bombs. The nature of this payload indicates an upcoming attack against Soviet Army positions. (AirDOC Collection)

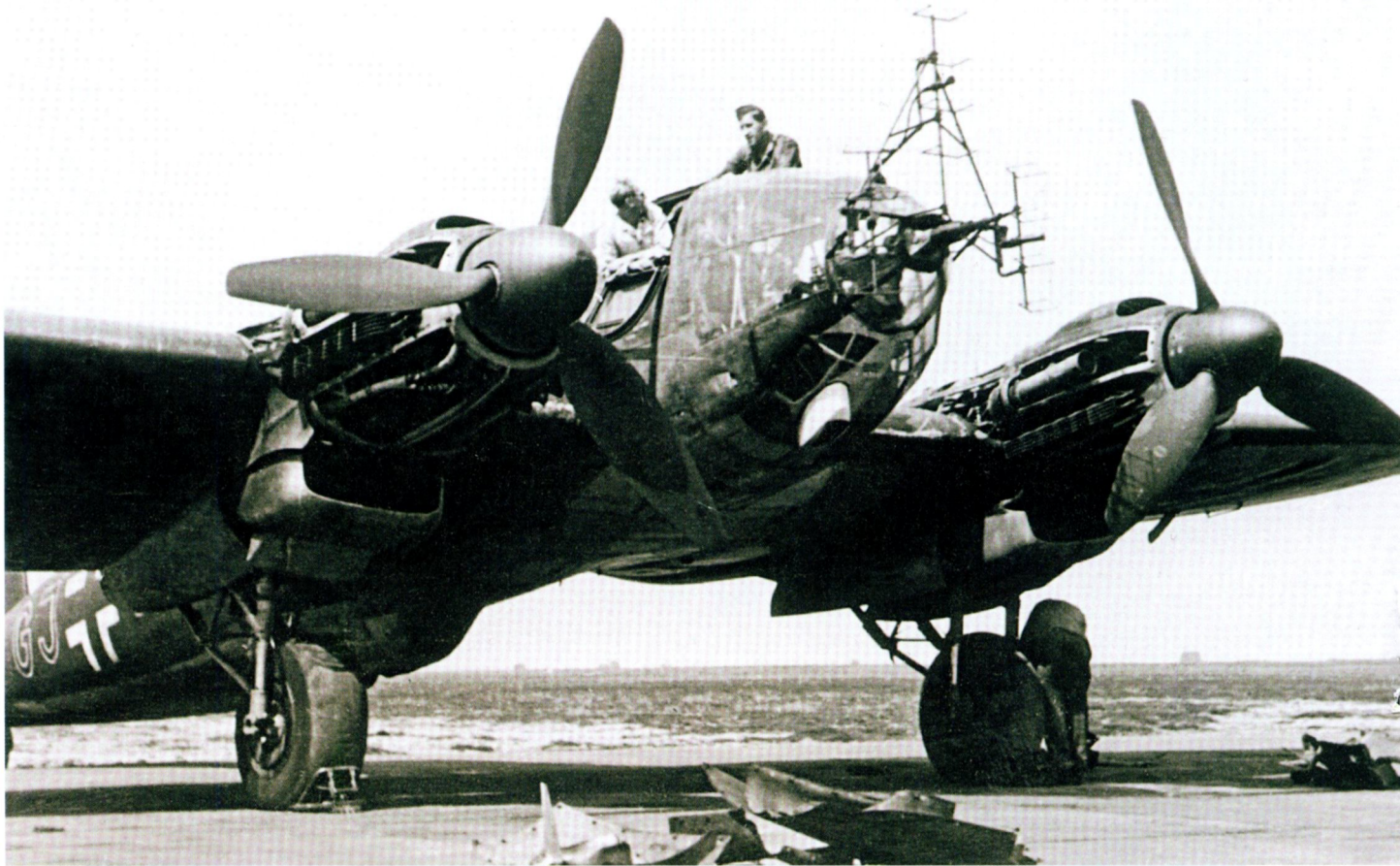


He 111 H-6 to H-20 and Z



Ab Sommer 1942 wurden diverse Versuche mit FuG 200 „Hohentwiel“ (links) und FuG 202T „Lichtenstein“ (rechts) Antennenanlagen unternommen, um die bestmögliche Anbringungsweise unter Beibehaltung der Defensiv-Bewaffnung den besten Peilwinkel bzw. die maximale Peilentfernung zu ermitteln. Bei den Einsatzmaschinen war das Sichtgerät des FuG 200/202 rechts vor den Piloten im oberen Teil der Kabine eingebaut, während sich der Schaltkasten für die Elektronik in der rechten Bordwand auf Höhe des Beobachters befand.

From the summer of 1942 onwards several tests with FuG 200 'Hohentwiel' (left) and FuG 202T 'Lichtenstein' (right) antennas were conducted. This was to find the best way of attaching them to the nose glazing, while retaining full defensive armament and to find the optimum angle of the antennas for range and detection. The actual series aircraft had the E-scope installed in the cabin ceiling in front of the pilot, moved to the right, while the radar's electronics could be found on the starboard cockpit wall next to the observer's position. (Nowarra † Collection)



Bei dieser He 111 H-6 handelte es sich um eines der Musterflugzeuge mit FuG 200 „Hohentwiel“ Ausstattung und der Teilkennung GJ+. Die Aufnahme entstand bei der Erprobungsstelle der Luftwaffe in Werneuchen und zeigt die endgültige Einbaulösung wie sie später bei den Einsatzmaschinen zum Tragen kommen sollte. Da ein Teil der Motorenverkleidung abgenommen war, scheint es Probleme mit beiden Jumo 211 F-2 gegeben zu haben.

This aircraft with the partial code GJ+ was used as a test aircraft for the FuG 200 'Hohentwiel' aperture and featured the antennas of the series production. The aircraft was photographed at Erprobungsstelle Werneuchen. The removed cowlings indicate that either there was a problem with the Jumo 211 F engines or the aircraft had received a proper pre-flight check prior to the up-coming test mission. (Petrick Collection)



Das KG 26 „Löwengeschwader“ setzte die He 111 H hauptsächlich als Torpedo-Bomber in der Seezielbekämpfungsrolle ein. Hierfür war meist das Lofte 7B/D Bombenzielgerät ausgebaut. Diese H-11 oder H-16 ist mit zwei LT F 5b und FuG 200 „Hohentwiel“ ausgestattet und verfügt über Fla V Anlagen an den Jumo 211 F Motoren was auf Einsätze vornehmlich in der Dämmerung schließen lässt. Die Maschine gehörte im Sommer 1943 wahrscheinlich zum Stab der I. Gruppe des KG 26 mit der möglichen Kennung 1H+KB.

Kampfgeschwader 26 'Löwengeschwader' operated the He 111 H as a torpedo bomber in the anti-shiping role. These aircraft usually had their Lofte 7B/D bombsights removed. The He 111 depicted in this photo is likely an H-11 or H-16 and has two LT F 5b torpedoes loaded to the Lastenaufhängerahmen. Note the FuG 200 'Hohentwiel' radar antenna, Kuto cable cutting device and the white circles on the spinners. The aircraft was likely coded 1H+KB and belonged to Stab KG 26, stationed in Sardinia during the summer of 1943. (AirDOC Collection)



Diese He 111 H des KG 26 „Löwengeschwader“ mit der Teilkennung 1H+C wurde im Mai 1943 in Villacidro auf Sardinien aufgenommen. Obwohl die WkNr. 8373 aus einem H-6 Block stammt handelt es sich hier um eine H-11, ausgestattet mit FuG 200 „Hohentwiel“, Lastenträger und LT F 5b Torpedos. Hinzu kommt die späte Antennenanlage der H-16.

In the fall of 1942, this He 111 H, partially coded 1H+C from KG 26 'Löwengeschwader' was photographed at Grosseto airfield, Italy. Although the serial number 8373 belonged to an H-6 block, the depicted aircraft was an H-11 variant. It had the Lastenträger flat-top bomb rack, a FuG 200 'Hohentwiel' search radar and was loaded with two LT F 5b torpedoes. In addition, it had the late-style antenna equipment of the H-16 variant. (AirDOC Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z



Diese He 111 H-11 der I./KG 26 mit der Kennung 1H+BL wurde im Frühsommer 1943 in Decimomannu auf Sardinien aufgenommen. Die Maschine ist mit Fla V Anlagen und FuG 101 Funkhöhenmessern ausgestattet. Die LT F 5b Torpedos liegen unterhalb des Lastenträgers bereit. Das Ostfrontband und die Tarnbemalung wurden mäanderartig mit wahrscheinlich RLM 02 übermalt. Die Maschine hat noch gelbe Flügelunterseiten und gelb markierte Spinner.

He 111 H-11, coded 1H+BL, of 3. Staffel KG 26 is seen at Decimomannu, Sardinia, in the early summer of 1943. The aircraft features Fla V flame dampeners and FuG 101 radio altimeter antennas below the wing. The standard camouflage and the Easter Front ID-band have been over painted in a meander-type pattern, likely consisting of RLM 02, while the spinners feature yellow circles. (AirDOC Collection)

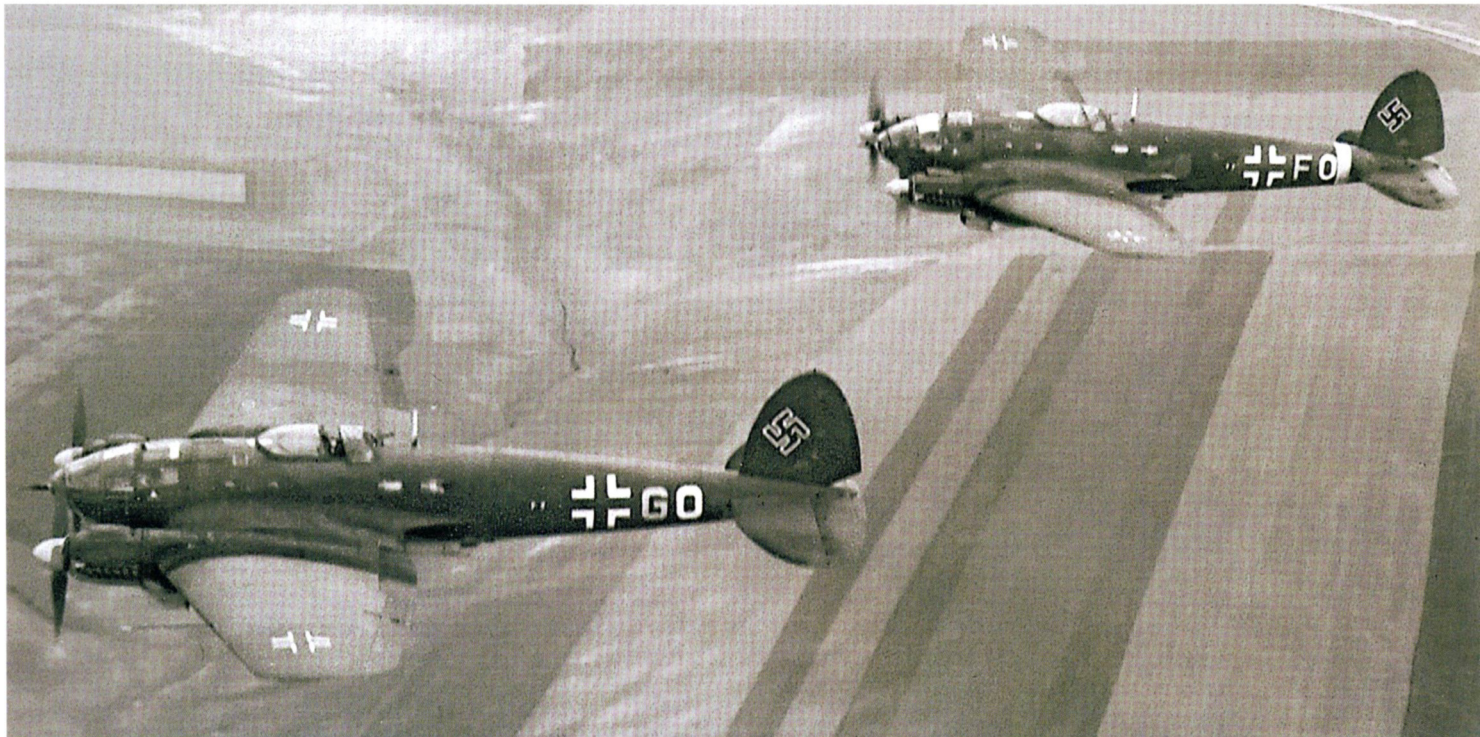
Wartungsarbeiten am rechten Jumo 211 F-2 einer He 111 H-16 der III. Gruppe des KG 27 „Boelcke“. Die Maschine verfügt immer noch über ein MG-FF/M im A-Stand und Antennen des FuG 101 Funkhöhenmessers unter der rechten Tragfläche. Typisch für die III./KG 27 waren die gelben Segmente auf den Propellerhauben.

Black men conduct maintenance on the starboard Jumo 211 F-2 engine of a He 111 H-16 of III. Gruppe KG 27 'Boelcke'. It is still equipped with a MG-FF/M in the A-Stand and features FuG 101 radio altimeter antennas under the starboard wing. The spinners have been painted with yellow segments, which was a typical visual recognition feature for aircraft of III./KG 27. (Hoppe Collection)



Die He 111 H-16 (WkNr. 16xxxx) 1H+DP flog ursprünglich beim Kampfgeschwader 55 und wurde im Frühjahr 1943 an das KG 26 „Löwengeschwader“ abgegeben. Da die II. Gruppe im Mittelmeerraum eingesetzt wurde, übermalte man kurzerhand das gelbe Rumpfband. Gut zu erkennen ist der gepanzerte B-Stand auf dem Rumpfrücken sowie die Schleppkupplung am Hecksteiß. Die Maschine verfügt über die frühe Antennenanlage.

He 111 H-16 (serial 16xxxx) coded 1H+DP originally was delivered to Kampfgeschwader 55 and had been handed over to KG 26 'Löwengeschwader' in the spring of 1943. As the aircraft service life continued in the Mediterranean Theatre of Operations its Eastern Front yellow identification band was over painted. Notice the armoured B-Stand and the glider-towing device in the tail, plus the early-style antenna equipment. (AirDOC Collection)



Auf diesen zwei Bildern von Maschinen der 1.(He111)/VK(S) 4, F7+GO und F7+FO, sind die visuellen Unterscheidungsmerkmale zwischen H-6 und H-16 gut zu erkennen: Planverglasung des Bereiches vor der Ausstiegs Luke oberhalb des Piloten und der gepanzerte B-Stand auf dem Rumpfrücken. Vor dem B-Stand befindet sich unter Plexiglas die Antenne der Peil G6-Anlage zur Funknavigation.

These two images of He 111 of 1.(He 111)/VK(S) 4, F7+GO and F7+FO, clearly depict the visual differences between the H-6 and H-16 variant. Note the armoured B-Stand and the fully glazed cabin in front of the sliding escape hatch above the pilot's position. Note also the Peil G6 radio navigation equipment located in front of the B-Stand glazing. (Bundesarchiv Bild 101I-641-4548-24)



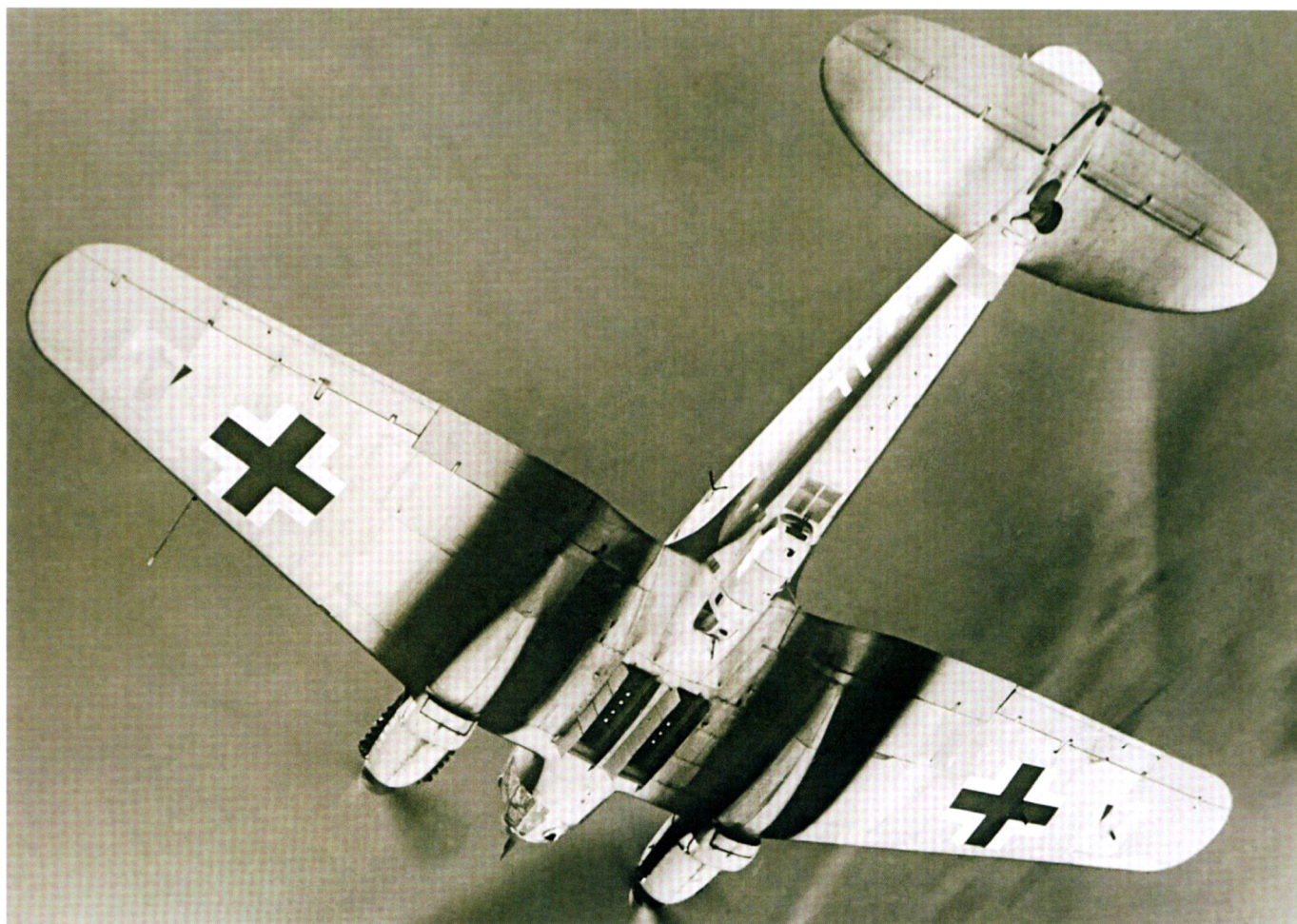
Sommer 1943: eine kurze Pause für die Bodenmannschaften vor dem drohenden Belademarathon. Eine Vielzahl von Lastkraftwagen, darunter auch einige Beutefahrzeuge, bringen Munition und Bomben für den nächsten Einsatz einer nicht identifizierten He 111 Einheit im Osten. Interessant sind die Fliegersichtstreifen auf den Motorhauben der LKW.

Summer 1943 on the Eastern Front – ground crews of an unidentified Kampfgeschwader have a short break before the inevitable loading marathon. Trucks of different kinds, including captured vehicles, have already delivered bombs and ammunition to the revetment of this He 111 H-11 or H-16. Note the aerial ID-stripes on the engine bonnets of the vehicles. (AirDOC Collection)





He 111 H-6 to H-20 and Z

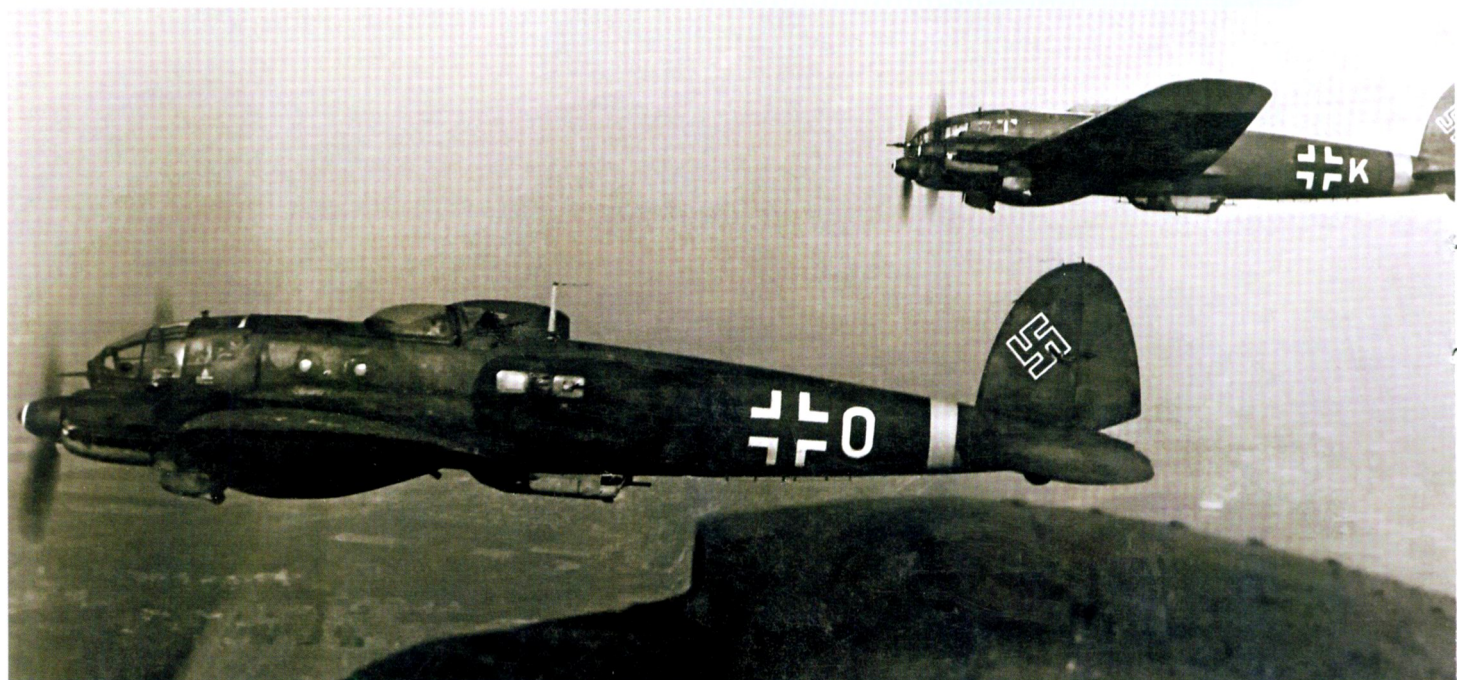


Dieses Foto der Unterseite einer Heinkel He 111 H-16 mit der Kennung A1+AC des Stabes der II./KG 53 „Legion Condor“, zeigt die für die H-11 Variante typischen Merkmale: ein MG 15 im D- und ein MG 81Z im C-Stand. Interessant ist das Gehäuse für die Kehl III Anlage auf der linken Seite der Kabinenverglasung, was auf eine H-12 hindeuten könnte.

This photo of the bottom of a late-version He 111 H, coded A1+AC of Stab II./KG 53 'Legion Condor' depicts all visible references to identify this aircraft as H-11, such as the MG 81Z in the C-Stand and MG 15 in D-Stand. However, the nose glazing features the housing for the electronics of the Kehl III device, which would make the bomber an He 111 H-12. (Nowarra † Collection)

Zwei Heinkel He 111 H-16 (WkNr. 16xxxx), mit den Teilkennungen +OM und +KM, der 4. Staffel eines unbekannten Kampfgeschwaders (möglicherweise des KG 55) formieren sich wieder für den Heimflug nach einem Angriff auf russische Ziele Sommer 1943. Beide Maschinen sind mit Schleppvorrichtungen ausgestattet und verfügen über die, für die H-12 typischen, Gehäuse der Kehl III Anlagen. Die Führungsmaschine scheint mit einem MG 131 anstatt eines MG-FF/M im A-Stand ausgestattet zu sein.

Two He 111 H-16 (serial numbers 16xxxx) with the partial codes +OM and +KM are seen reforming after an attack on Eastern Front targets in the summer of 1943. The aircraft, which likely belong to 4. Staffel of KG 55 'Greif' featured towing equipment for their secondary towing role and the housing for the Kehl III device. Note that the A-Stand of the leading aircraft seems to have a MG 131 instead of the standard MG-FF/M. (AirDOC Collection)





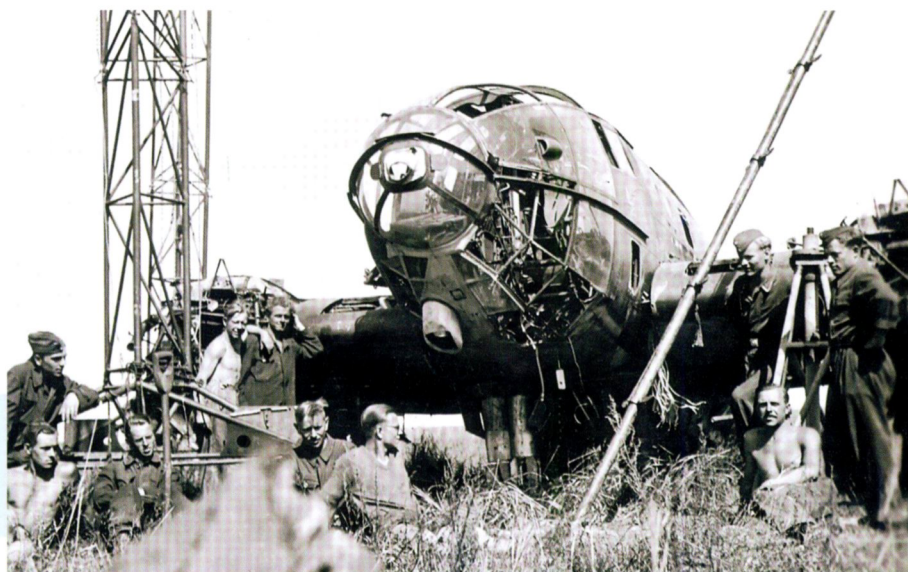
Diese Aufnahme zeigt die überarbeitete Planverglasung bei einer späten He 111, wie sie auch bei der H-11, H-16 und H-20 verwendet wurde. Auf der linken Seite vor dem Piloten befand sich das Gehäuse zur Aufnahme der Kehl III Elektronik für die Steuerung der Hs 293 Gleitbombe, was die Maschine als H-12 identifizieren könnte. Man beachte die Flammenvernichter (Fla V) Anlage des Jumo 211 F-2 Motors. Close-up shots of the revised nose glazing of a late-version He 111 H, which was typical for the H-11, H-16 and H-20. On the left side just in front of the pilot and above the rudder controls, the aircraft featured a housing to accommodate the electronics of the Kehl III device. The latter was used to remote control the Hs 293 glide-bombs and was usually a visual identifier for the H-12. Note the flame dampeners (Fla V Anlage) of the Jumo 211 F-2 engines. (Left: Lange Collection– right: AirDOC Collection)



Auch diese späte He 111, vermutlich eine H-16, verfügte über das Kehl III Gehäuse. Die seitlich des Rollfelds abgestellten Maschinen der IV./KG 55 waren nur durch relativ niedrige Splitterschutzwälle gegen Bomben- oder Tiefangriffe geschützt.

This late-version He 111, likely an H-16 is loaded with SC 500 bombs and features the Kehl III housing. Note the rather low walls of the revetments, which only gave the dispersed aircraft of IV./KG 55 a limited protection against air raids. (AirDOC Collection)

Bergung einer nach missglücktem Start zu Bruch gegangenen späten He 111 H. Interessant sind die aus den ESAC gerutschten SB 50 Bomben, deren Zünder sofort nach dem Unfall entfernt wurden. Das Kehl III Anlagen-Gehäuse ist gut zu erkennen. Ground crews salvaging a late-version He 111 H, which encountered a major mishap during take-off. Note the SB 50 bombs that had slid out of the ESAC bomb racks. The detonators of the on-board ammunition were the first items to be removed by the salvaging party. The Kehl III housing is clearly visible in this photo. (Hoppe Collection)



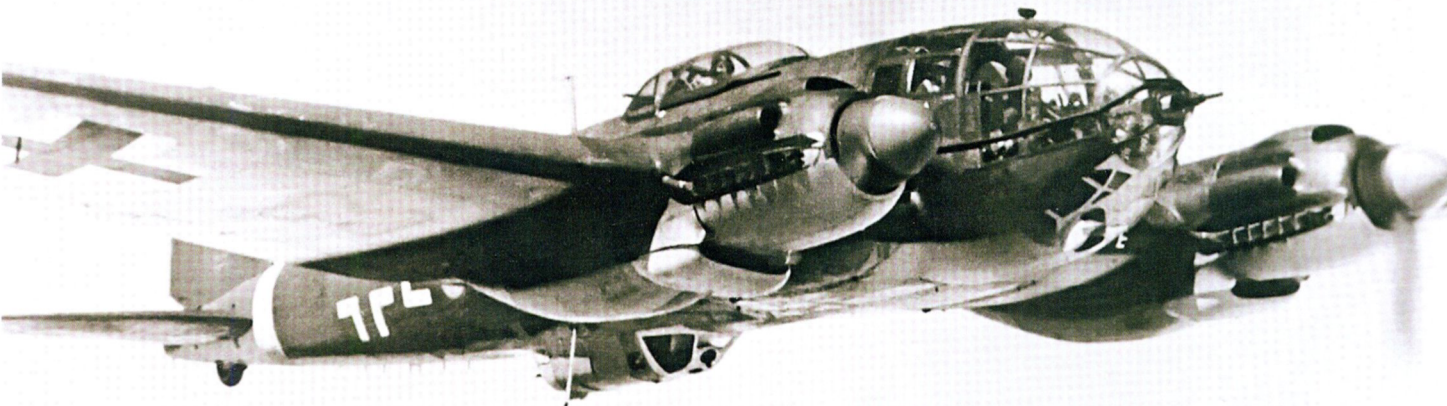


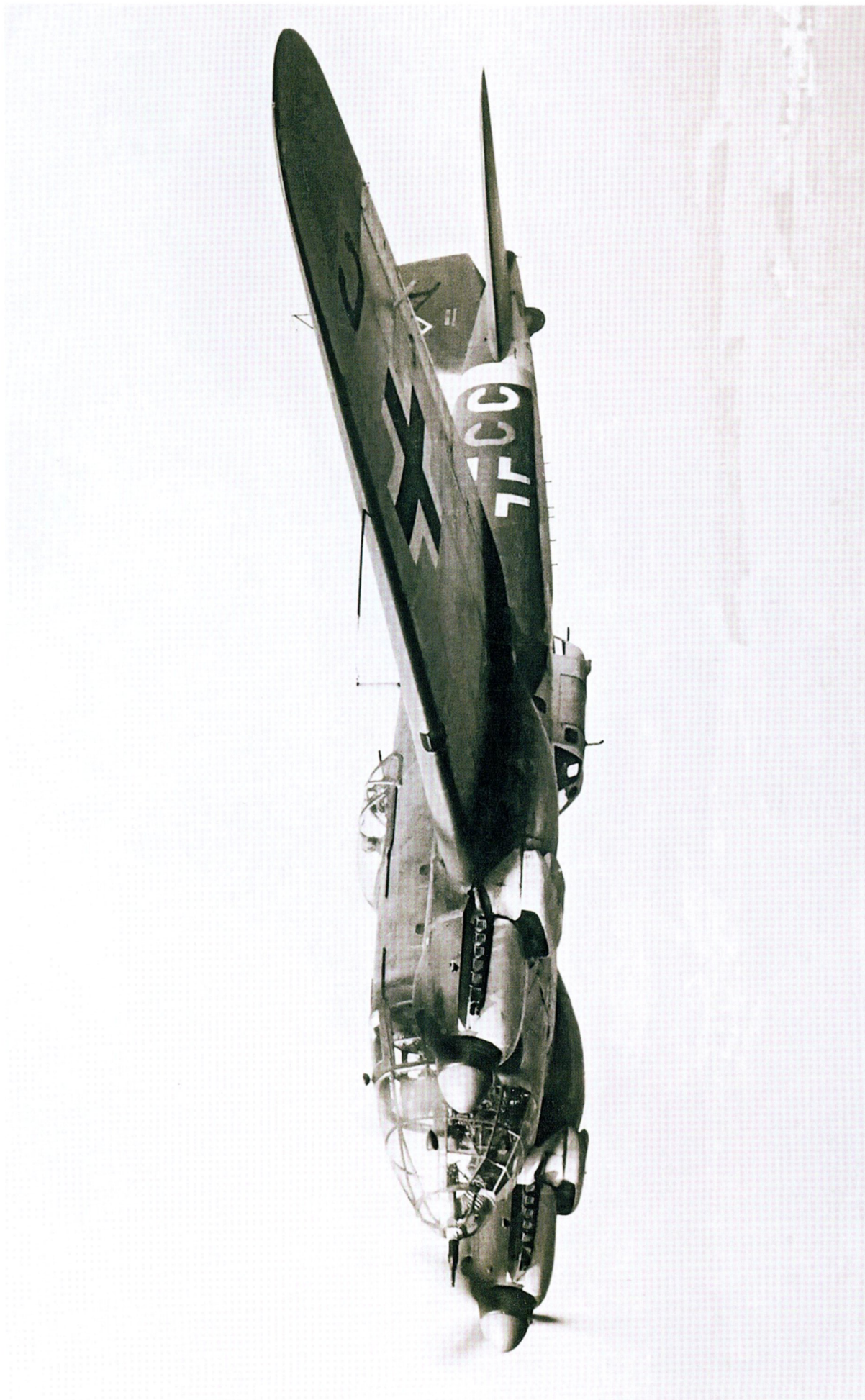
He 111 H-6 to H-20 and Z



Diese zwei Maschinen des KG 53, die A1+EP der 6. Staffel und die A1+EC des Stabes der II. Gruppe (beide Werknummern beginnen mit 16xxxx), geben bei der Typen-Identifikation noch ein paar Rätsel auf. Laut Werknummernblock handelt es sich um He 111 H-16, was auch an der überarbeiteten Antennenanlage zu erkennen ist. Die Maschinen sind jedoch beide mit MG-FF/M und Kuto-Leiste ausgestattet. Hinzu kommt der bei beiden Bombern anscheinend nachträglich eingebaute D-Stand im vorderen Teil der Bodenwanne – beides spräche eher für die H-11. Interessant sind die Gehäuse für die Kehl III Anlage, die beide Maschinen wiederum als H-12 identifizieren würden. Für die Wirren des Krieges typisch, konnte man in den letzten Jahren bis 1945 selten mit Bestimmtheit die Baureihe eines Modells feststellen. Zu diesem Zeitpunkt wurde das geflogen, was zur Verfügung stand und wenn es sich um eine, aus Ersatzteilen flugfähig gemachte Maschine handelte.

To identify these two aircraft of KG 53 'Legion Condor' is not as easy as it seems on first glance. Judging from the serial numbers (both start with 16xxxx) and the revised antenna installation, A1+EP of 6. Staffel and A1+EC of Stab II. Gruppe should be H-16 variants. However, the A-Stand of both aircraft still features the MG-FF/M and the nose glazing has the Kuto cable-cutting device. In addition, it seems that the ventral gondola has been re-fitted with a forward facing D-Stand – both items would indicate an H-11. The Kehl III housings on the other hand, give the impression that these aircraft might be of H-12 standards. During the later war year it was almost impossible to properly state the type of a combat aircraft with any certainty. Usually combat units flew whatever was available, even if it meant an aircraft was made airworthy from several damaged ones. (Nowarra † Collection)





Während eines Überführungsfluges entstand die Flugaufnahme dieser späten, leicht modifizierten He 111 H-16 mit der Kennung A1+CC (sechsstellige WkNr. beginnend mit 16xxx). Der zum Stab der II. Gruppe des KG 53 „Legion Condor“ gehörende Bomber verfügte über den rückwärtig gepanzerten B-Stand und eine abgeänderte Antennenanlage. Die unter dem Rumpf befindliche Wanne mit D- und C-Stand spricht dagegen für eine He 111 H-11. Man beachte das Gehäuse für die Kehl III Anlage, was typisch für die H-12 war. Die Vorderteile der Propellerhauben waren wahrscheinlich in rot lackiert während die Maschinen- und Einheitsbuchstaben in Rot und Weiß auf der Maschine prangten. This slightly modified He 111 H-16 (Werknummer 16xxx), coded A1+CC, was photographed on a ferry flight somewhere over Germany. It aircraft formed part of Stab II. Gruppe of KG 53 'Legion Condor' and featured the armoured B-Stand and revised antenna equipment of the H-16 series. However, the ventral gondola with D and C defensive positions suggest it is an H-11. Also note the Kehl III housing on the left side of the nose glazing which was typical for the H-12. Most probably the spinner hubs were painted in red, while the aircraft and unit identifying letters were applied in red and white. (Nowarra † Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z



Zwei seltene Fotos der Heinkel He 111 H-16 mit der Kennung 6N+AB des Gruppenkommandeurs des Stabes der I./KG 100. Hptm. Hansgeorg Bätcher kehrte am 30. Juli 1943 als erster Kampfflieger von seinem 500. Feindflug nach Stalino zurück. Er erhielt am 21. Dezember 1942 das Ritterkreuz und am 24. März 1944 das Ritterkreuz mit Eichenlaub. Mit 658 Feindflügen war Hptm. Bätcher der Kampfflieger mit den meisten Einsätzen und flog zu Kriegsende die Ar 234. Two rare photos of a He 111 H-16 of Kommandeur of I./Gruppe KG 100, coded 6N+AB. Hauptmann Hansgeorg Bätcher is seen returning to Stalino on July 30, 1943, from the 500th combat sortie ever conducted by a Kampfflieger (attack pilot). Capt. Bätcher received the Knights Cross on December 21, 1942, and the Knights Cross with Oak Leaves on March 24, 1944. He ended the war with an iconic number of 658 combat missions and was flying the Arado 234. (AirDOC Collection)



Am 24. August 1943 kehrte Hauptmann Hans Rybka von der 5./KG 55 nach dem 4.000 Einsatz seiner Staffel nach Saporoschje zurück. Bei der Maschine handelte es sich um eine He 111 H-16, welche die zuvor geflogene He 111 H-6 zwischenzeitlich in größerer Anzahl ersetzt hatte. Gut erkennbar sind die Kuto-Leiste sowie das im Bug installierte MG-FF/M mit dem Kaliber 20 mm.

Hauptmann Hans Rybka is seen waving from his aircraft on August 24, 1943, after having returned to Zaporozhe. On that day, aircraft of 5. Staffel of KG 55 'Greif' completed the unit's 4,000 combat mission. This He 111 is an H-16 with Kuto cable cutting device and a MG-FF/M in the A-Stand. (Griehl Collection)



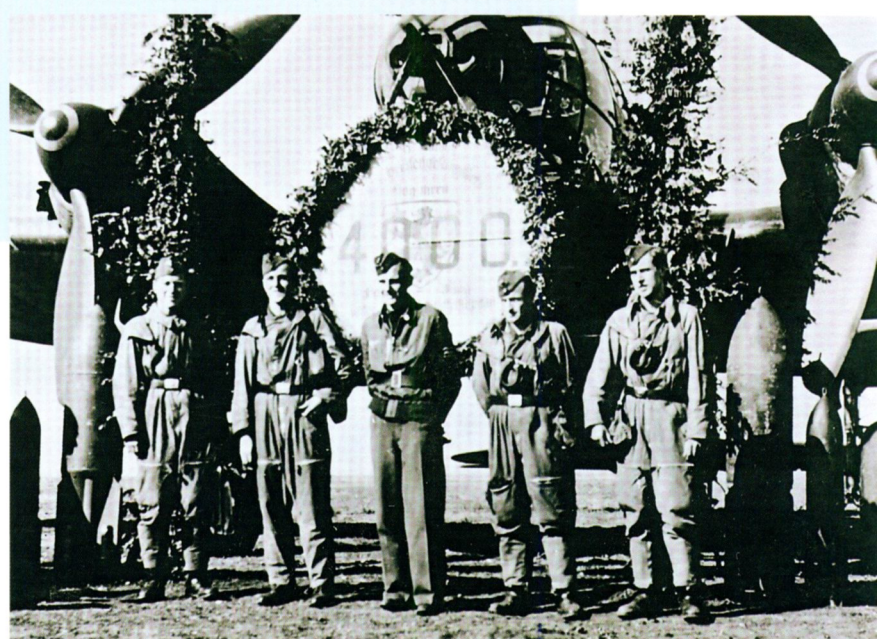
Anlässlich des 3.000sten Einsatzes der 4.(F)AGr. 122 entstand am 22. Oktober 1943 in Sarabus dieses Erinnerungsfoto, welches die Besatzung sowie das Wartungspersonal der Staffel zeigt. Diese He 111 H-16 war eine der wenigen Heinkel 111 die dem Verband weniger als Aufklärer sondern als Maschine für Sondereinsätze zur Verfügung standen. Die Aufklärungsrollen hatten in der Mehrheit die parallel von der Staffel geflogenen Ju 88 D-1 inne.

On October 22, 1943, aircrew and 'black men' came together to celebrate the 3,000th combat mission of 4.(F)AGr. 122 at Sarabus airfield. This He 111 H-16 was one of only a handful of He 111 reported in use with the Staffel mainly for liaison or special duties. The aircraft has the improved Fla V flame dampeners and has the aircraft letter F repeated on the wing leading edge. (Weber via Rohrbach Collection)



Im September 1943 flog die 6. Staffel des KG 55 „Greif“ ihren 4000. Feindflug. Die nach Saporoshje zurückgekehrte Besatzung der Führungsmaschine erhält an diesem Tage, stellvertretend für die ganze Staffel, ein wenig mehr Aufmerksamkeit. Bei der eingesetzten Maschine handelt es sich um eine He 111 H-16, die man erst kurz zuvor als Auffrischung der Gruppe erhalten hatte. In den zurückliegenden Wochen hatte der Verband auch an der Operation Zitadelle teilgenommen.

In September 1943, 4. Staffel of KG 55 'Greif' conducted its 4000th combat mission. After having returned to Zaporozhe airfield the air crew of the squadron leader's aircraft receive a warm welcome and some more attention – as representatives for the whole unit. The aircraft used were He 111 H-16, which II. Gruppe had only recently received. Only weeks before, 6. Staffel had taken part in the support of 'Operation Zitadelle', the world's largest tank battle in the vicinity of Kursk. (AirDOC Collection)



Wie alle späten He 111 Varianten besaß auch die H-11 den gegen Beschuss von hinten gepanzerten B-Stand. Entlang des vorderen Rumpfes ist die Kuto-Leiste zu erkennen. Nach dem Abbau der beschädigten Motoren infolge des Einknickens des Fahrwerks mit anschließendem Ausbrechen der Maschine musste offensichtlich auch die verzogene Tragfläche gewechselt werden. Dies geschah hier unter Feldbedingungen, wobei dem Werftpersoneel nicht einmal ein Minimum an Gerät zur Verfügung stand.

Like all late version He 111, the H-11 had the armoured B-Stand, which gave better protection to the gunner from aft attacks. After the landing gear had collapsed the wing hit the ground and was torn away from the fuselage. The deformed wing was changed under field conditions without any cranes or mechanical help. (AirDOC Collection)





He 111 H-6 to H-20 and Z



Eine nicht identifizierte He 111 H-16 rollt im Herbst 1944 an den Start. Die Maschine ist mit großen Flecken bestehend aus RLM 76 überarnt, das Ostfrontband befindet sich noch in Gelb auf der Maschine. Der A-Stand ist mit einem MG-FF/M ausgestattet und die Propellerhauben verfügen über dünne gelbe Ringe.

A He 111 H-16 from an unidentified unit is seen taxiing for take-off at a muddy airfield in the east. The aircraft features large blotches likely consisting of RLM 76, while the yellow Eastern Front fuselage band still remains in place. The A-Stand is equipped with a MG-FF/M and the spinners have thin yellow bands. (AirDOC Collection)

Angehörige des Stabs der III. Gruppe des KG 53 „Legion Condor“ posieren sich für ein Erinnerungsfoto vor ihrer He 111 H-16 A1+AD mit der WkNr. 161880. Im Oktober 1944 war die Gruppe in Schleswig stationiert.

Personnel of Stab of III. Gruppe KG 53 'Legion Condor' pose in front of their He 111 H-16, WkNr. 161880 for a final photo. In late October 1944, III./KG53 operated from Schleswig airfield in Northern Germany. (AirDOC Collection)



Nach der Einweisung des Personals der II./KG 53 begann Anfang Oktober 1944 der Einsatz der He 111 als Trägerflugzeug für die Fieseler Fi 103 (Tarnname FZG 76 – Flakzielgerät 76), kurz „Vergeltungswaffe V1“ genannt. Diese wurde an einem PVC 1006 eingehängt. Etwa 120 Maschinen erhielten die Sonderausrüstung für den Verschuss der V1, ehe die Umrüstung weiterer He 111 H-16/H-20 vorzeitig eingestellt und der Einsatz des FZG 76 im Januar 1945 beendet wurde.

In July 1944, RLM decided to send air launched Fieseler Fi 103 flying bombs (code name FZG 76 'Flakzielgerät 76' – flak aiming aperture or simply V1) against targets in England. About 120 He 111 H-16 and H-20 were converted to carry the bomb attached to a PVC 1006. During early October 1944, after aircrew of II./KG 53 had received their training and combat sorties could begin. Due to heavy losses and lack of fuel the conversion of additional airframes was halted and the bombing offensive stopped in January 1945. (Lächler Collection)



Beladen mit vier SC 250 Minenbomben und einer SD 500 A Splitterbombe in der Mitte des Lastenträgers, wird diese He 111 H-20 mit der Kennung 1A+MP der 6. Staffel des KG 53 „Legion Condor“ auf den nächsten Einsatz vorbereitet. Die Maschine verfügt über das MG 131 im A-Stand, eine verkleidete Peil G2 Blindflugantenne und die modernen Flammenvernichter für die Jumo 211 F-2 Motoren. Die II. Gruppe des KG 53 war im Spätsommer 1944 nach Frankreich verlegt worden, um den alliierten Vormarsch zu unterbinden.

Loaded with four SC 250 mine bombs and a single SD 500 A fragmentation bomb in the centre of the LT-Träger flat-top bomb rack, this He 111 H-20, coded 1A+MP of 6. Staffel KG 53 'Legion Condor', is being readied for another combat sortie. It aircraft features a MG 131 in the A-Stand, covered Peil G2 blind flying antenna under the rear fuselage and the most recent flame dampeners to cover the Jumo 211 F-2 exhaust collectors. II. Gruppe of KG 53 had been re-deployed to France in the late summer of 1944 to counter the allied advance in the west. (AirDOC Collection)

Die A1+HN war eine He 111 H-20 der 5. Staffel KG 53 „Legion Condor“. Die II. Gruppe kehrte im Frühsommer 1944 aus dem Osten zur Auffrischung in die Heimat zurück und verlegte im Juli/August nach Frankreich. Von Oktober an verbrachte die 5. Staffel die letzten Kriegsmonate in Jever und nahm an V1-Einsätzen gegen England teil.

Aircraft A1+HN was a He 111 H-20 and formed part of 5. Staffel KG 53 "Legion Condor". In the early summer of 1944 II. Gruppe returned from the Eastern Front to Germany for replenishment of aircraft and air crews. During July/August the unit re-deployed to France to counter the Allied advance in the west. From October 5. Staffel spent the final months of the war at Jever airbase and participated in V1 raids against England. (AirDOC Collection)





He 111 H-6 to H-20 and Z



Diese Heinkel He 111 H-20 mit schwarz getarnter Unterseite trägt für einen Versorgungseinsatz im Osten einen Versorgungsbehälter (VB) 250 unter dem linken ETC 2000. Ob es sich hierbei um einen reinen Nachschubeinsatz oder um das Absetzen von Personal handelt, kann nicht gesagt werden.

This He 111 H-20 received a coat of washable paint for dusk, dawn and night missions. For a re-supply mission in the east the aircraft was loaded with a Versorgungsbehälter (VB) 250 cargo container. It cannot be said with certainty if the mission was to support ground forces or to drop parachutists. (Creek Collection)

Nicht überall wo He 111 H-6 drauf stand, war auch eine H-6 darunter. Diese zwei Bilder, aufgenommen im Sommer 1944, zeigen eine He 111 H-20 einer unbekannten Einheit welche die Werknummer 701424 trägt. Die Maschine wird vom Bodenpersonal gründlich gegen Sicht aus der Luft getarnt. Interessant sind die im Lastenträger entfernten Schlösser und die jugendlichen Zuschauer, die ein großes Interesse an dem Bomber zu haben scheinen.

The tarpaulin cover on the nose glazing of this He 111 had been taken from an H-6 variant to cover a late-war H-20 variant. These two photos show aircraft 701424 of an unknown unit, which is thoroughly camouflaged against aerial detection. Of interest are the removed suspensions in the flat-top bomb rack and the young audience having a great interest in the big bomber. (Petrick Collection)



He 111 H-6 bis H-20 und Z



Dieses Foto der Unterseite einer späten He 111 H-Variante zeigt die für die H-16/20 typischen Merkmale. Im A-Stand befindet sich ein MG 131 mit Kaliber 13 mm während auf den D-Stand verzichtet wurde. Die Maschine verfügt nicht über den schnell an- und abzubauenen Lastenträger.

This image of the bottom of a late-version He 111 depicts all visual characteristics of either the H-16 or H-20 variant. The A-Stand features the MG 131, while the forward facing D-Stand was deleted. The flat-top quick release bomb rack was not attached in this photo. (LAGL Collection)

Die I. Gruppe des KG 55 „Greif“ war im Mai 1944 in Focsani in Rumänien stationiert und unterstützte von dort aus die sich auf der Krim zurückziehenden deutschen Heeresseinheiten. Nach dem erfolgreichen Angriff auf Poltawa im Juni kehrte das Geschwader ab August in die Heimat zurück und begann im September 1944 damit, auf die Bf 109 G umzurüsten. Lediglich die 14.(Eis.)/KG 55 sollte bis Ende April 1945 Kampf- und Transporteinsätze fliegen.

I. Gruppe of KG 55 'Greif' was stationed at Focsani, Romania, to support the retreating German army forces in the Crimean. After the very successful attack on Poltava airfield in June, the wing returned to Germany in August and transitioned to the Bf 109 G from September 1944 onwards. Only the train busting Squadron 14.(Eis.)/KG 55 was to see combat and transport mission until the end of April 1945.. (LAGL Collection)



Diese He 111 H-20 der 1. Staffel des KG 100 „Wiking“, WkNr. 700147, wurde während der Schlammperiode im Frühjahr 1944 zur Versorgung eingeschlossener Bodentruppen an der Ostfront eingesetzt. Die Maschine ist mit einem Lastenträger zur Aufnahme von schweren Abwurfbehältern wie dem Versorgungsbehälter (VB) 250 oder den Mischlastbehälter 1000 versehen. Unter dem Rumpf befinden sich die Antennen des FuBI 2 Blindlandegeräts, die gegen Kriegsende mittels einer Verkleidung vor Beschädigungen geschützt wurde.

During the 'muddy period' in early 1944, this He 111 H-20 of 1. Staffel KG 100 'Wiking', serial 700147, was used in the support of encircled ground forces along the Eastern Front. The aircraft features a Lastenträger (flat-top bomb rack) to carry heavy payloads such as the VB 250 cargo container or the Mischlastabwurfbehälter 1000 heavy cargo container for mixed supplies. On the bottom of the rear fuselage, inside a plastic cover, the FuBI 2 antenna could be found. (Lange Collection)





He 111 H-6 to H-20 and Z

Die 5J+DC, eine He 111 H-20, gehörte zum Stab der II. Gruppe des KG 4 „General Wever“. Der Verband erhielt die ersten 65 dieser leistungsfähigen Kampfflugzeuge im Januar 1944. Gut zu erkennen die Verspannung der Antenne und das im DL 131 Drehturm nach rechts versetzte MG 131. Der Verband war im zweiten Halbjahr 1944 während der Rückzugskämpfe in Polen und Ungarn stationiert, konnte dort jedoch nur geringe Einsatzaktivitäten entfalten, da es immer stärker an Treibstoff mangelte.

He 111 H-20, coded 5J+DC, formed part of Stab II. Gruppe KG 4 'General Wever'. In January 1944, the unit would receive 65 examples of this improved bomber version. Note the antenna wiring and the DL 131 turret, whose main armament, the MG 131, was slightly displaced to the right. During the second half of 1944, KG 4 supported the retreating German army in Poland and Hungary although combat operations remained sparse due to the increasing lack of fuel. (AirDOC Collection)



Ab Ende 1942 kam auf die deutschen Kampfverbände eine neue, überaus wichtige Einsatzaufgabe zu. Die Bomber wurden mangels fehlender Lufttransportkapazität zu Kampfonentransportern. Diese He 111 H-20 der I./KG 27 wird auf einem rückwärtigen Flugfeld für den Versorgungseinsatz an der Ostfront mit VB 250 beladen, die Platz für Verpflegung und Munition boten. Eine He 111 H-20 konnte bis zu acht VB 250 intern in ihren ESAC Magazinen mitführen.

Due to the decreasing availability of transport aircraft, Luftwaffe bomber wings received a secondary task as transport in late 1942. Seen at a rear airfield, this He 111 H-20 of I./KG 27 'Boelcke' is loaded with VB 250 cargo containers by 'black men'. The He 111 H-20 was able to carry up to eight VB 250 internally in the ESAC bomb racks. (Creek Collection)



Auf dem Liegeplatz der 4./KG 55 „Greif“ sind sieben He 111 H-16 und eine in Weiß getarnte H-20 zu erkennen. Die möglicherweise in Deblin-Ulez entstandene Aufnahme zeigt die relativ eng aufgestellten Bomber des Geschwaders. Die beiden Maschinen rechts im Bild sind wohl beim Abbremsen einer He 111 ineinander gerollt. Normalerweise hatte dies schwere Schäden an beiden Flugzeugen zur Folge.

Seven He 111 H-16 and a single white-camouflaged He 111 H-20 of 4./KG 55 'Greif' were likely photographed at Deblin-Ulez, Poland. This photo illustrates how closely the aircraft were parked on the apron. Judging from how the two aircraft in the right are positioned in reference to each other it must be assumed that one ran into the other due to braking problems. Usually this meant a lot of damage inflicted to both airframes. (AirDOC Collection)



Ab März 1945 befand sich die gesamte I. und III. Gruppe des Kampfgeschwaders 4 „General Wever“ in Königgrätz (Hradec Králové), darunter die 5J+EH und 5J+KH der 1./KG 55 und die 5J+AR der 7. Staffel. Auf dieser seltenen Aufnahme befinden sich sieben He 111 H-20 – die zumeist eine, für die letzten Kriegsmomente übliche, intensive Tarnung aufwiesen. Auf Grund der klirrenden im Winter 1944/45 wurden die Kabinen, Motoren, B-Stände und die meisten beweglichen Teile mit Planen gegen Eisansatz geschützt.

From March 1945 to the end of the war I. and III. Gruppe of KG 4 'General Wever' remained in Königgrätz (Hradec Králové), Czech Republic, including aircraft 5J+EH, 5J+KH of 1. Staffel and 5J+AR of 7. Staffel. This rather rare photo depicts no less than seven He 111 H-20 – most of these feature the late-war intensive camouflage. The cabins, engines, B-Stand defensive gun positions and most of the movable control surfaces and parts have been covered in heavy tarpaulin due to the adverse weather conditions during the winter of 1944/45. (AirDOC Collection)



Wahrscheinlich in Lemberg im Frühjahr 1944 bei der I./KG 27 entstand diese Aufnahme. Die He 111 H-20 mit dem Flugzeugbuchstaben „F“ weist unter den Flächen noch das Stammkennzeichen auf. In diesem Bereich befinden sich auch die Antennen des Funkhöhenmessers FuG 101. Oberhalb der Kabine ist der Peilrahmen für das UKW Sprech- und Zielfluggerät FuG 16 Z angebracht. Die Antennen des FuBl 2 für Blindlandung sind verkleidet.

This photograph of an I./KG 27 aircraft was likely taken at Lemberg in early 1944. The He 111 H-20 with the aircraft letter F still has the factory code applied to the bottom of the wings. Note the antennas of the FuG 101 radio altimeter under the right wing and the covered FuBl 2 antenna below the rear fuselage. (Nowarra † Collection)

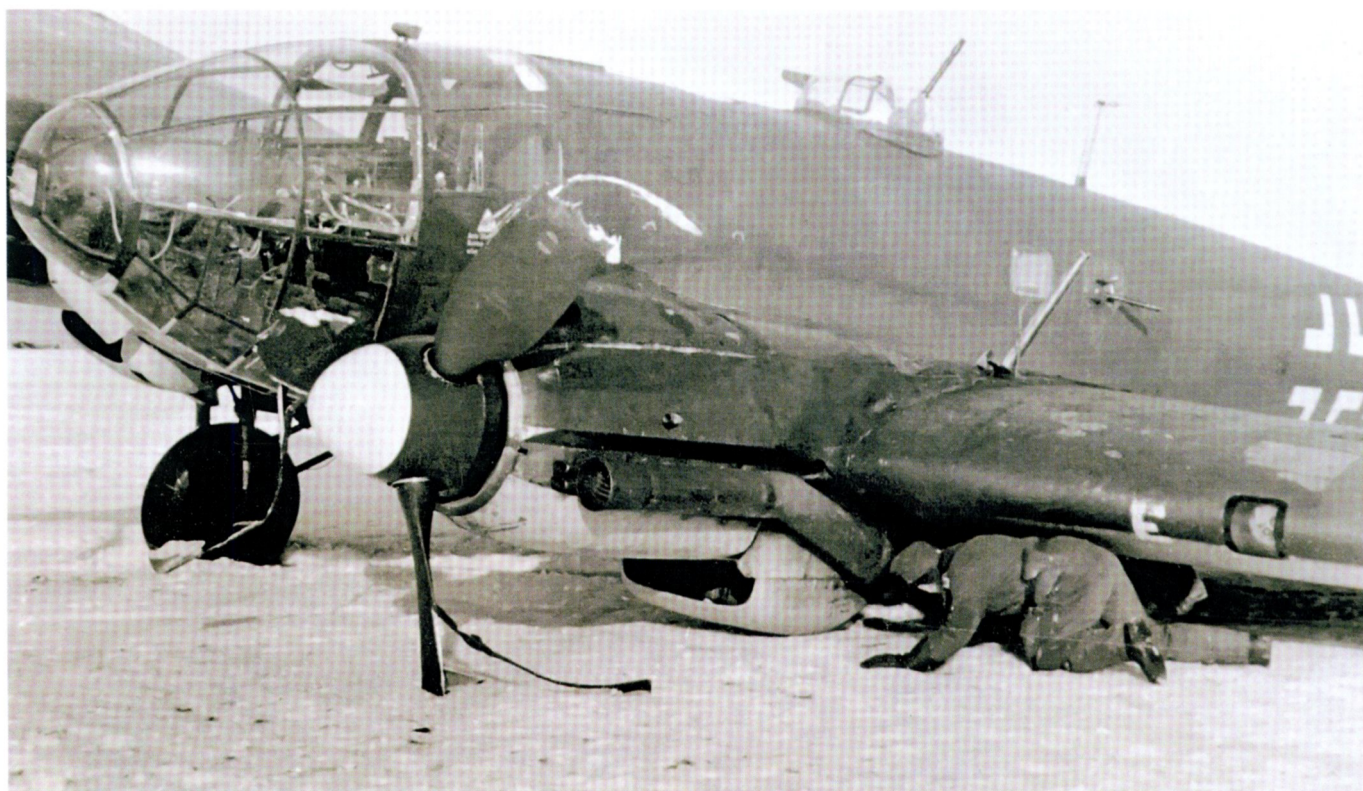


He 111 H-6 to H-20 and Z



Für Überführungsflüge konnten späte He 111 auch mit einem Zusatztank ausgerüstet werden. Diese Maschine ist sicherlich eine He 111 H-20, erkennbar am Lastenträger, der Fla V Anlage und an Hand des nach oben gerichteten MG 131 in der DL 131 Drehlafette. Dort ist auch ein Teil des Rahmens des seitlich eingelassenen Panzerglases in der Plexiglaskuppel zu erkennen.

Late version He 111 were able to carry a 300L auxiliary tank attached to the flat-top bomb rack to increase the endurance of the aircraft. Judging from the Lastenaufhängerahmen, the flame dampeners, the single MG 131 in the A-stand and the upward pointing MG 131 in the B-stand it can be said with certainty that this bomber is an H-20 variant. This assumption is under-lined by the framing of the armoured glass inserted into the side of the Plexiglas dome of the DL 131 turret. (Nowarra † Collection)



Aufnahme einer zu Bruch gegangenen He 111 H-20 mit der Teilkennung 1G+E die zur I. Gruppe des KG 27 gehörte. Das Geschwader hatte im März 1944 die ersten 35 dieses neuen Kampfflugzeugs erhalten, welche die bislang geflogenen He 111 H-16 ersetzten. Die Aufnahme entstand nach dem Kollaps des linken Fahrwerkes infolge eines Defektes, möglicherweise durch Abriss der Aufhängung. Seitlich der Motoren ist die Fla V Anlage neuester Ausführung angebracht und ein Teil des gebrochenen Federbeins ragt aus der linken Tragfläche heraus.

This photograph of a crash-landed He 111 H-20 with the partial code 1G+E shows a bomber of I. Gruppe KG 27. In March 1944 the unit had received 35 examples of this new type, which was to replace older variants in KG 27's inventory such as the H-11 and H-16. It seems that the right landing gear had collapsed due to a problem with the landing gear's suspension. The aircraft has the newer Fla V flame dampeners attached and part of the severed landing-gear strut is protruding from the left wing. (Nowarra † Collection)

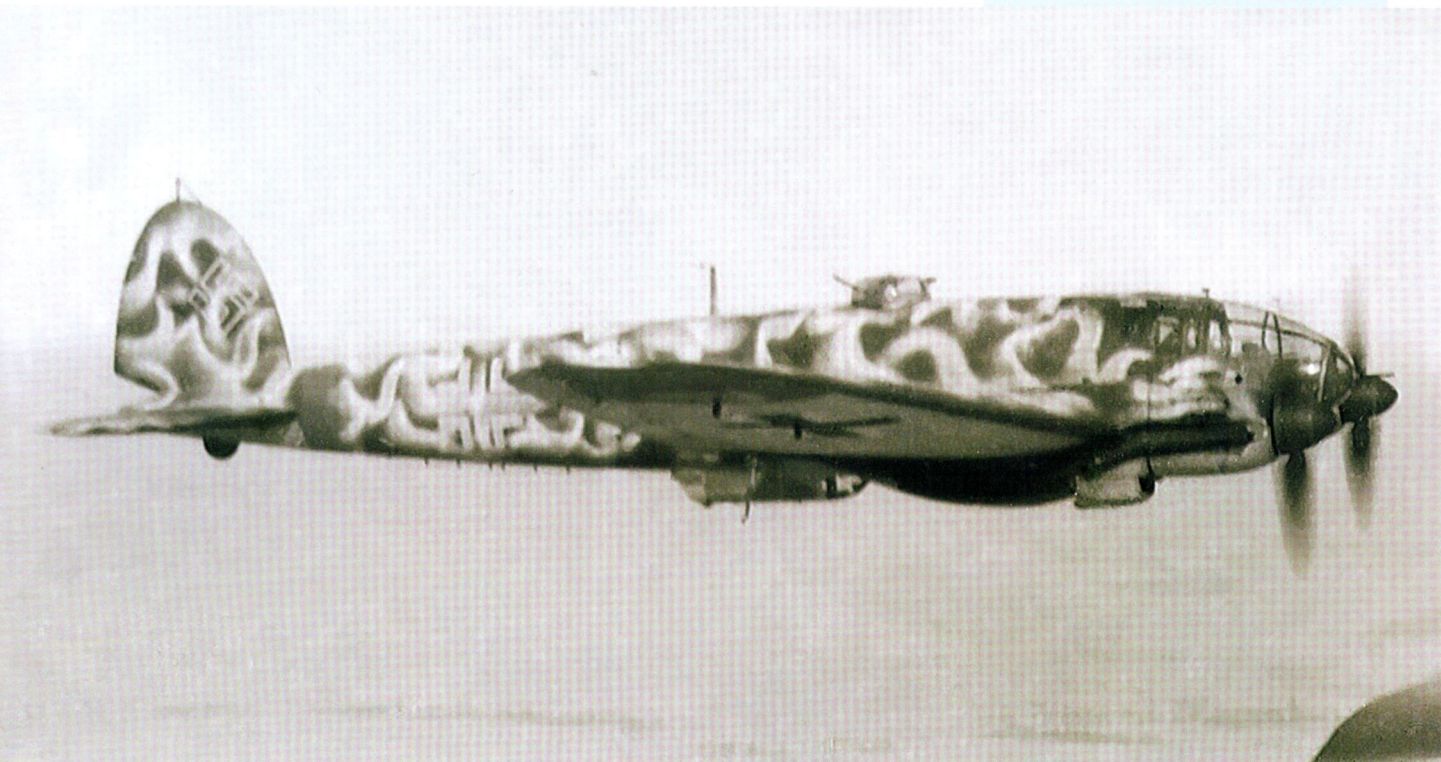


Infolge eines Ausfalls der Fahrwerkverriegelung wurde diese He 111 H-20 mit der Kennung 1A+KP der 6. Staffel der II. Gruppe KG 53 im Frühjahr 1945 in Wittmund schwer beschädigt. Die Maschine besaß eine reduzierte Bewaffnung, wobei das MG 131 im A-Stand wegfiel. Die eingebaute Verglasung im Lastenraum vor dem DL 131 Drehturm lässt auf eine, als Kampftransporter umgebaute, H-20 schließen. Auf dem Rumpfrücken, zwischen B-Stand und Kabinenverglasung, ist die Antenne des FuG 16Z zu sehen.

This He 111 H-20 of 6. Staffel of KG 53 'Legion Condor', coded 1A+KP, was severely damaged at Wittmund, Northern Germany, due to a malfunction of the landing gear locking mechanism. The aircraft had only a minimum of defensive armament and the MG 131 was absent from the A-Stand. Judging from the bomb bay (Lastenraum) windows above the wing, in front of the DL 131 turret, the aircraft could very well be an H-20 transport conversion. Note the FuG 16Z antenna attached to the top just aft of the cabin glazing. (AirDOC Collection)

Diese He 111 H-20 gehörte zum Kampfgeschwader 55 „Greif“ und flog im Frühjahr 1944 Einsätze von Deblin-Irena und Deblin Ulez in Polen aus. Die Maschine verfügt über eine ungewöhnliche Wintertarnung und hatte einen D-Stand in der Bodenwanne eingebaut. Die FuG 101 Antennen unter der Tragfläche sind gut zu erkennen.

Taken in the spring of 1944, this in-flight photograph depicts a Heinkel He 111 H-20 of Kampfgeschwader 55 'Greif' that operated from Deblin-Irena and Deblin-Ulez airfields in Poland. The aircraft features a very intensive winter camouflage and a D-Stand defensive position in the ventral gondola. Note the FuG 101 antennas under the right wing. (AirDOC Collection)

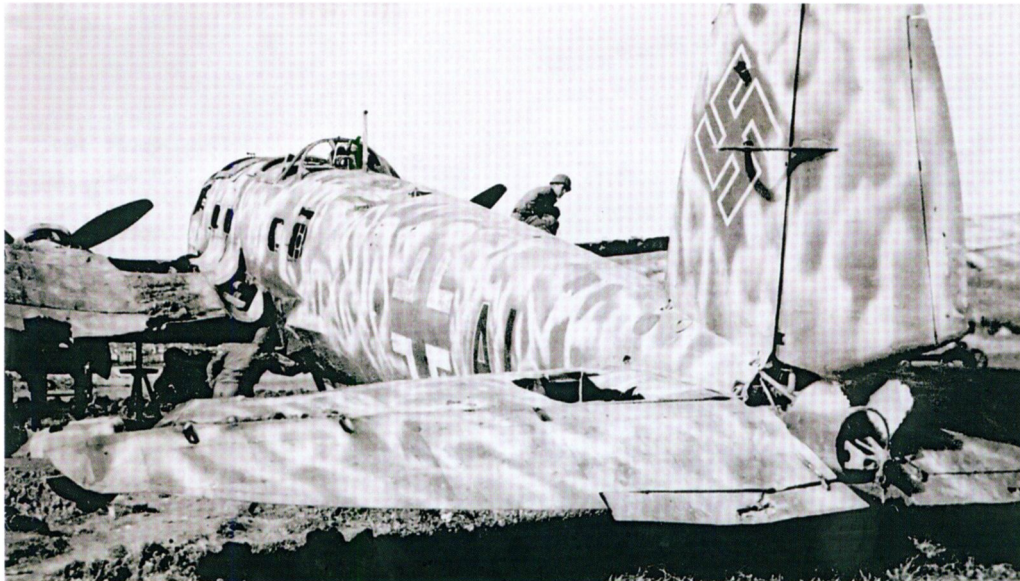




He 111 H-6 to H-20 and Z

Diese He 111 H-20 (WerkNr. 701678) wurde am 07. Februar 1945 in der Nähe von Posen von sowjetischen Bodentruppen zusammen mit 292 Flugzeugen, zumeist in unklarem Zustand, erbeutet. Vermutlich gehörte die H-20 zu dem Maschinenpark, der Nachschub nach Posen brachten, wofür der unter dem Rumpf angebrachte, universell nutzbare Lastenrahmen spricht.

On February 7, 1945, He 111 H-20 (serial number 701678) was captured by Soviet ground forces together with 292 (mostly not airworthy) German aircraft at Poznan airfield, Poland. Likely this He 111 belonged to a contingent of transport aircraft that supported German army units battling the Soviets in the vicinity of Poznan. (Jarski Collection)



Die 5J+AL gehörte zur dritten Staffel des KG 4 „General Wever“, dessen Weg unter anderem auf dem Flugfeld von Königgrätz endete. Die reichlich demolierte, aufgebockte He 111 H-16, die zuvor als Schleppmaschine genutzt worden war, konnte angesichts der Kriegslage nicht mehr repariert werden. Die Aufnahme entstand im Frühsommer 1945 anlässlich eines Besuchs amerikanischer Spezialisten in Böhmen.

Aircraft 5J+AL formed part of 3. Staffel KG 4 'General Wever' and ended its service career at Königgrätz (Hradec Králové). Due to the decreasing war situation, ground crews had not been able to repair the jacked-up bomber. This He 111 H-16 had previously operated in the towing role before a major mishap grounded the bomber. The photograph was taken in early summer of 1945, during a visit of American specialists to the Bohemian airfield. (Jarski Collection)



Zur 4. Staffel der Transportgruppe (TGr.) 30 gehörte die S3+GM, eine späte He 111 H-20 die durch Rüstsatz zum „Kampfzonentransporter“ umgebaut war. Diese Version der Heinkel He 111 verwendete man, um Nachschub zu eingeschlossenen Bodentruppen zu bringen oder zu allgemeinen Versorgungsflügen über größere Distanzen – zu diesem Zeitpunkt standen der Luftwaffe kaum noch Ju 52 oder Ju 290 zur Verfügung. Die Maschine wurde höchstwahrscheinlich im Mai 1945 von den Amerikanern in Neubiberg erbeutet.

Aircraft S3+GM, a late model He 111 H-20 belonged to 4. Staffel of Transportgruppe (TGr. 30). The bomber had been converted to a combat-zone transport aircraft, as Ju 52 and Ju 290 cargo haulers were no longer available in quantities to re-supply ground forces or to conduct liaison duties. Likely this He 111 was found by American troops at Neubiberg near Munich. (Crow Collection)



Im Mai 1945 lagen mehr als ein Dutzend He 111 H-16 und H-20 der I. und der III. Gruppe des KG 4 „General Wever“ verstreut auf dem Flugplatz Königgrätz (Hradec Králové). Die meisten Maschinen waren in der, für Ende 1944/Anfang 1945 üblichen, intensiven Sichtschutztaarnung, wie bei dieser He 111 H-16 mit der Kennung 5J+DL, lackiert. Die Maschine gehörte zur 3. Staffel des Verbands und trug den Maschinenbuchstaben „D“ in Gelb.

In May 1945, over a dozen He 111 H-16 and H-20 of I. and III. Gruppe of KG 4 lay dispersed and abandoned at Hradec Králové in Bohemia. Most aircraft feature intensive mottling and scribbling on top of the standard three-tone camouflage. He 111 H-16 coded 5J+DL formed part of 3. Staffel and had the aircraft letter D painted in yellow. (Kudlicka Collection)



Das gleiche Schicksal wie die 5J+DL teilte auch diese He 111 H-16 5J+OM, die ebenfalls im Mai 1945 von eigenen Kräften für den weiteren Einsatz unbrauchbar gemacht worden war. Wegen fehlender MG 81 war der B-Stand noch immer mit dem leichten MG 15 bestückt. Auf dem hinteren Rumpfteil haben sich tschechische Soldaten zu einem Erinnerungsfoto auf der ihnen zugefallenen Kriegsbeute versammelt. Interessant ist der Staffelbuchstabe „M“, der in Rot aufgetragen war.

Another He 111 that shared the same fate of 5J+DL was 5J+OM of 4. Staffel. German forces had chopped off the tail units and destroyed the aircraft to prevent their usage or evaluation by the enemy. Czech soldiers are seen posing on the war booty for a commemorative photo to celebrate their personal VE-day. Note the squadron letter M was applied in red. (Kudlicka Collection)



He 111 H-6 to H-20 and Z



Die Baureihe der He 111 Z bestand aus zwei Vorserienmaschinen und zehn Serienflugzeugen. Das Musterflugzeug ZV-1 der Baureihe He 111 Z war die DS+EQ mit den Werknummern 2696 und 4581, aufgenommen in Rostock-Marienehe. Sie wurde im Herbst 1941 aus einer He 111 P-2 und einer He 111 H-5 zusammengefügt und mit der Einrüstung der Jumo 211 F-2 Motoren auf H-6 Standard gebracht. Die Erprobung erfolgte im Anschluss in Rechlin, wo die Maschine im Juli 1942 einem Feuer zum Opfer fiel und dabei völlig zerstört wurde. Die zweite Vorserienmaschine war die ZV-2 DG+RU (WkNr. 2696) die aus zwei He 111 H-4 bestand. Auch sie ging im Juli 1942 durch das bereits erwähnte Feuer in Peenemünde verloren.

The He 111 Z series consisted of two pre-production (ZV-1 and ZV-2) and ten production aircraft. ZV-1 seen at Rostock-Marienehe. They were coded DS+EQ and had been assembled from an He 111 P-2 and a surplus He 111 H-5 (WkNr. 2695/4581). It was then brought to H-6 standards by mating its twin-fuselage airframe with five Jumo 211 F-2 engines in the fall of 1941. The evaluation was conducted at Rechlin where ZV-1 was lost in a fire in July 1942. ZV-2 was coded DG+RU and consisted of two He 111 H-4 airframes (WkNr. 2696). Unfortunately DG+RU never saw operational service – it shared the fate of DS+EQ at Rechlin, being destroyed in the same fire in July 1942. (Nowarra † Collection)



Die He 111 Zwillings bestand aus zwei He 111 H-6 Rümpfen die über ein rechteckiges Flächenmittelstück von 29,5 m² miteinander verbunden waren. In der linken Kabine fanden der Flugzeugführer, die Navigationsinstrumente, die Bedienung für das linke Fahrwerk und die Überwachung für die Motoren 1 und 2 Platz. Die rechte Kabine beherbergte die Instrumente für die Motoren 3 bis 5, die Fahrwerkbetätigung für das rechte Fahrgestell sowie eine zweite Steuerung mit Notinstrumenten. Die Defensivbewaffnung glich jener der He 111 H-6.

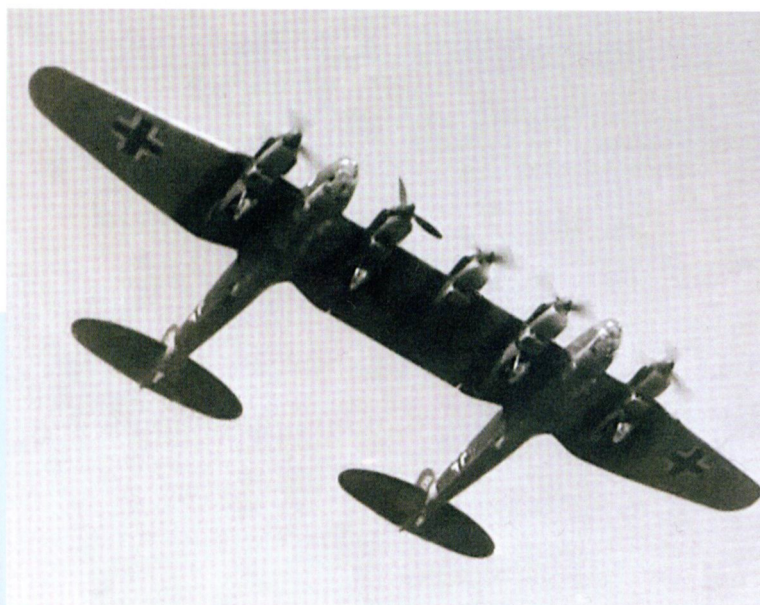
The He 111 Zwillings consisted of two He 111 H-6 airframes, mated by a square shaped 29,5m² centrepiece, which held a fifth Jumo 211 F-2 engine. The pilot, navigational instruments and controls for engines 1 and 2 were located in the left cabin. The right cabin held the controls for engines 3 to 5, the landing gear actuators plus a second steering control with emergency instruments. The defensive armament of the He 111 Z was based on the H-6 series. (Petrick Collection)



Die He 111 Z verfügte über vier ETC 2000 an denen meist 900 l Zusatztanks angebracht waren. Die hier abgebildete Maschine gehörte zur I. Gruppe des Luftlandgeschwaders LLG 2 und hatte weiße Spiralen auf den Propellerhauben.
 Der Verband wurde aufgelöst, nachdem im Sommer 1944 nur noch drei bis vier der fünfmotorigen Maschinen vorhanden waren, von denen man meist nur zwei einsatzklar halten konnte.
 The He 111 Z had four ETC 2000 to which 900l auxiliary fuel tanks could be loaded. It belonged to I. Gruppe Luftlandgeschwader LLG 2 and had white spirals on the spinners. The unit was disbanded in the summer of 1944, after only two out of four surviving aircraft were reported serviceable. (Creek)



He 111 H-6 to H-20 and Z



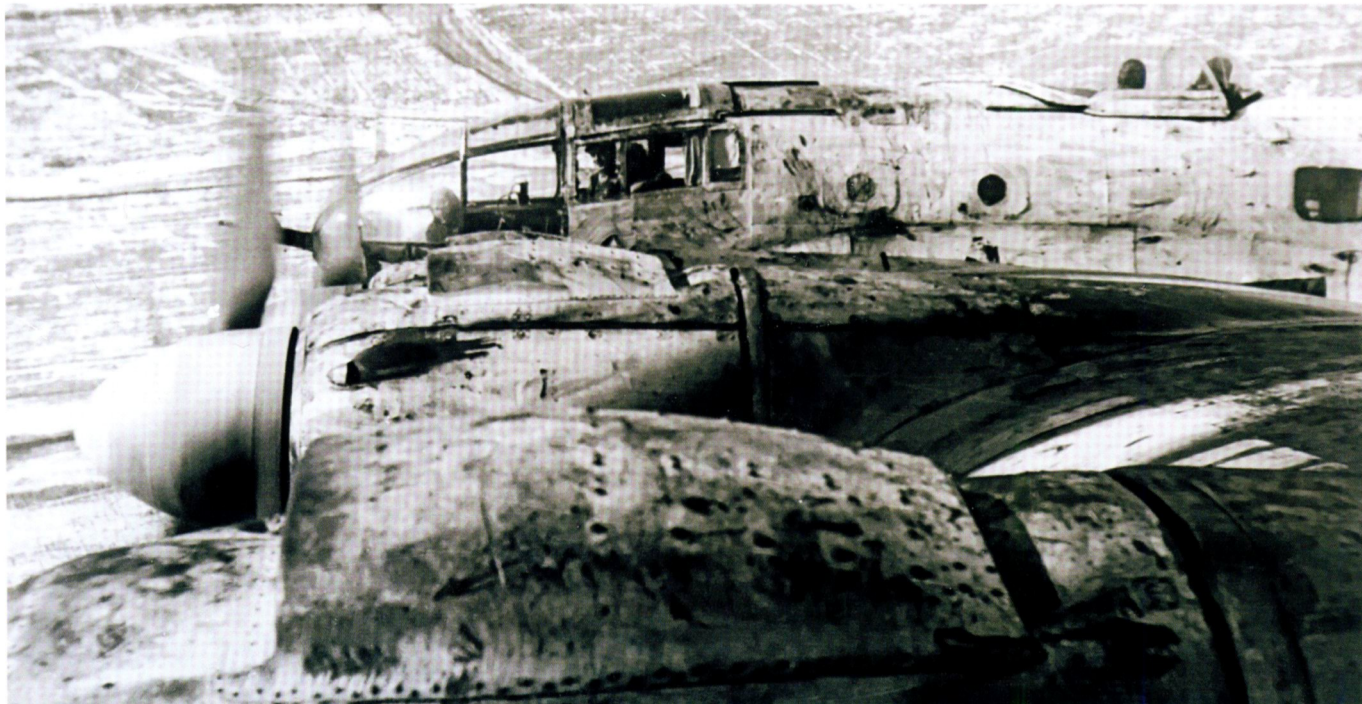
Überflug einer He 111 Zwillings, möglicherweise der TM+KI (WkNr. 2698) des LLG 2. Die Maschine kehrte im Herbst 1942 nach Posen zurück, wo sich die II. Gruppe bis Oktober befand. Aufgrund eines Problems war einer der Motoren abgestellt und der Propeller zur Reduzierung des Luftwiderstandes auf Segelstellung gebracht worden. Die Maschine trägt kein Stammkennzeichen und war mit zwei MG 15 in den A-Ständen bestückt. Interessant ist das Wappen auf dem rechten Rumpf – nur von der TM+KI gibt es Aufzeichnung, welche die Maschine als einzige mit Wappen ausweisen.

He 111 Zwillings, likely TM+KI (WkNr. 2698) of LLG 2 (Luftlandegruppe – air mobile group) returns to Poznan airfield, Poland, where II. Gruppe was stationed. Due to a technical problem one of the engines had to shut down and the propeller feathered to reduce the drag. The aircraft does not feature a factory code and was equipped with MG 15 in each A-stand. Note the unit insignia on the starboard fuselage – only TM+KI is known to have worn a unit badge. (Petrick Collection)



Die fünfmotorige He 111 Z sollte vor allem dem Schleppen großer Lastensegler wie beispielsweise der schweren Me 321 „Gigant“ dienen. Die hier abgebildete TM+KU (WkNr. 2699) gehörte zur LLG2. In der rechten He 111 Kabine war als Bugbewaffnung ein MG-FF/M und bei der linken ein MG 15 eingebaut. Die Propellerhauben hatten rote Vorderteile.

The five-engine He 111 Z was mainly intended to tow large gliders such as the Me 321 'Gigant'. Aircraft TM+KU, WkNr. 2699, during late 1942 formed part of LLG 2 (aerial mobile group 2) and operated on the Eastern Front. In the right cabin a MG-FF/M was installed for self-defence, while the left A-stand featured a MG 15. Note the red spinner hubs. (Punka Collection)



Blick über die Tragfläche einer He 111 Z hin zum fünften Motor. Die Schleppkupplung ist unterhalb des Seitenfensters am rechten Bildrand zu erkennen. Obwohl auf der H-6 basierend verfügte die He 111 Z über die Planverglasung der He 111 H-11 und die geänderten Instrumente, diese befanden sich auf Höhe des Steuerhorns vor dem Flugzeugführer. Der B-Stand war der alte der He 111 H-6 Variante.

View over the wing's center section to the right fuselage of a He 111 Z. The tow-cable coupling is visible just below the side window aft of the B-Stand. Although the He 111 Z was based on the H-6, it featured the nose glazing of the H-11 variant including the changed instrument panel which was now located in front of the steering column. (Petrick Collection)

Eine He 111 Z mit der Teilkennung DG+ beim Anlassen der Triebwerke. Die Maschine ist mit vier 900l Zusatztanks ausgerüstet, was auf einen Schleppflug über größere Distanz hinweist. Die meisten der fünf-motorigen Schleppmaschinen waren bei den Großsegler (GS) Kommandos 1 und 2 im Einsatz. Diese hatten sich im Dezember 1942 in Obertraubling aus der 3.(GS) und 4.(GS)/KGzbV 2 gebildet.

He 111 Z with the partial code DG+ is seen starting its engines at an unidentified airfield. It is loaded with four 900l auxiliary fuel tanks indicating a long-range towing mission. Most of the five-engine towing aircraft were operated by GS-Kommando 1 and 2 (GS – Großsegler – large glider commando) which were re-formed out of 3.(GS) and 4.(GS)/KGzbV 2 at Obertraubling in December 1942. (Petrick Collection)





He 111 H-6 to H-20 and Z

Im Winter 1942/43 rollte diese He 111 Z mit der Teilkennung TM+ zum Start. Der Winteranstrich war, wie bei den meisten Kampf- und Jagdflugzeugen abwaschbar und nutzte sich im Laufe des Winters immer stärker ab. Die Flächen- und Rumpfunterseiten war in RLM 65 gehalten. Die Schleppmaschine weist, was 1943 nicht üblich war, kein Stammkennzeichen an den Rumpfseiten auf.

During the winter of 1942/43 this He 111Z with the partial code TM+ is seen taxiing for take-off. It's standard camouflage of RLM 70/71/65 is over painted with a water based removable winter camouflage and did not feature any factory codes on the fuselage sides. (AirDOC Collection)



Die Bordschützen dieser He 111 Zwilling mit der Kennung DG+DZ (WkNr. 2705) des GS-Kommandos 1 überwachen im April 1943 das Rollen der Maschine zum Start. Mit einer Spannweite von 35,2 Metern und dem zweiten Rumpf als Sichtbehinderung konnte es leicht geschehen, dass der verantwortliche Flugzeugführer, etwas der Zwilling im Weg stehende, übersehen konnte.

The dorsal gunners of this He 111 Zwilling, coded DG+DZ (WkNr. 2705) of GS-Kommando 1 observe the wing areas while the aircraft taxis for take-off in April 1943. With a wingspan of 35.2m and the dual-fuselage arrangement it was easy for the pilot in command to overlook some obstacles. (Petrick Collection)



Für einen Flug hinter der Ostfront wird die He 111 Z DG+DY (WkNr. 2706/7595) des KGrzbV 25 im Winter 1942/43 in Charkow vorbereitet, die dazugehörigen Bodengeräte wurden bereits von den Warten herangeschafft. Interessant sind die nicht bestückten ETC 2000 die auf einen kürzeren Einsatz oder einen Verbindungsflug hinweisen. Der Standard-Anstrich, bestehend aus RLM 70/71/65, wurde mit abwaschbarer Wintertarnung übermalt. Die Maschine sollte am 17. August 1943 in Istres beim LLG 2 verloren gehen.

Aircraft He 111 Z, coded DG+DY (WkNr. 2706/7596) of KGrzbV 25 being readied at Kharkov for a flight behind the Eastern Front during the winter of 1942/43. The necessary ground equipment has already been made available by the ground crews. Of interest are the empty ETC 2000, which indicate a short transport flight or liaison mission. Forming part of LLG 2 the aircraft was lost on August 17, 1943, during an Allied raid on Istres, France. (Petrick Collection)

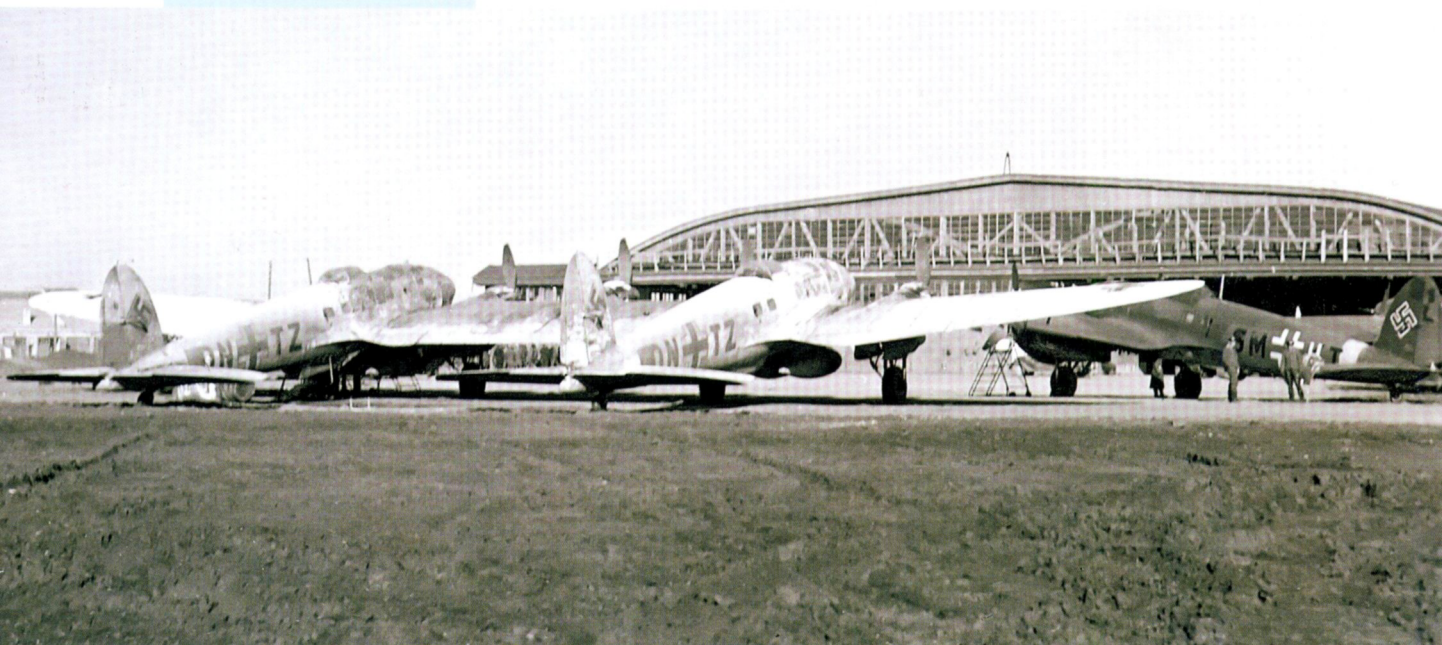
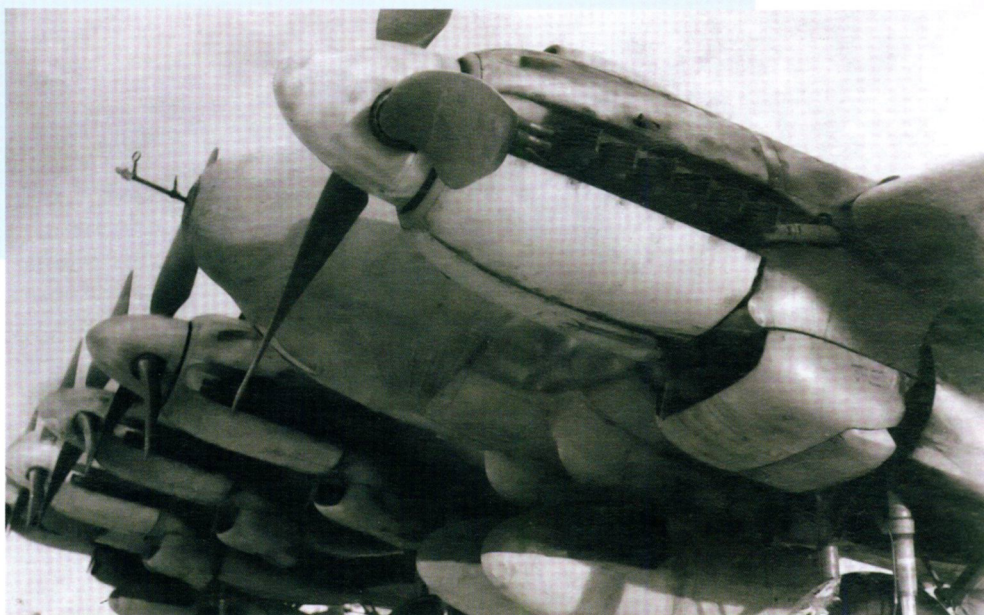


Die letzten He 111 Zwilling trafen Anfang 1943 bei der Truppe ein. Die Pläne, die Maschinen mit einer HDL Drehtafette mit MG 151 in der Mitte des neuen Flächenmittelstücks zu versehen, unterblieb jedoch wegen des zu großen Änderungsaufwands. Die abgeplante DG+DX (WkNr. 2703) verfügte, wie die meisten anderen He 111 Z, über ein MG-FF/M im rechten und ein MG 15 im linken A-Stand.

The He 111 Zwilling were delivered to the Luftwaffe in early 1943. Plans to equip the centre-section of the wing with a HDL 151 turret and a 20mm MG 151 were cancelled due to the high amount of construction work. Covered with a tarpaulin, DG+DX (WkNr. 2703) has a MG-FF/M in the starboard A-Stand and a MG 15 on the port. (AirDOC Collection)

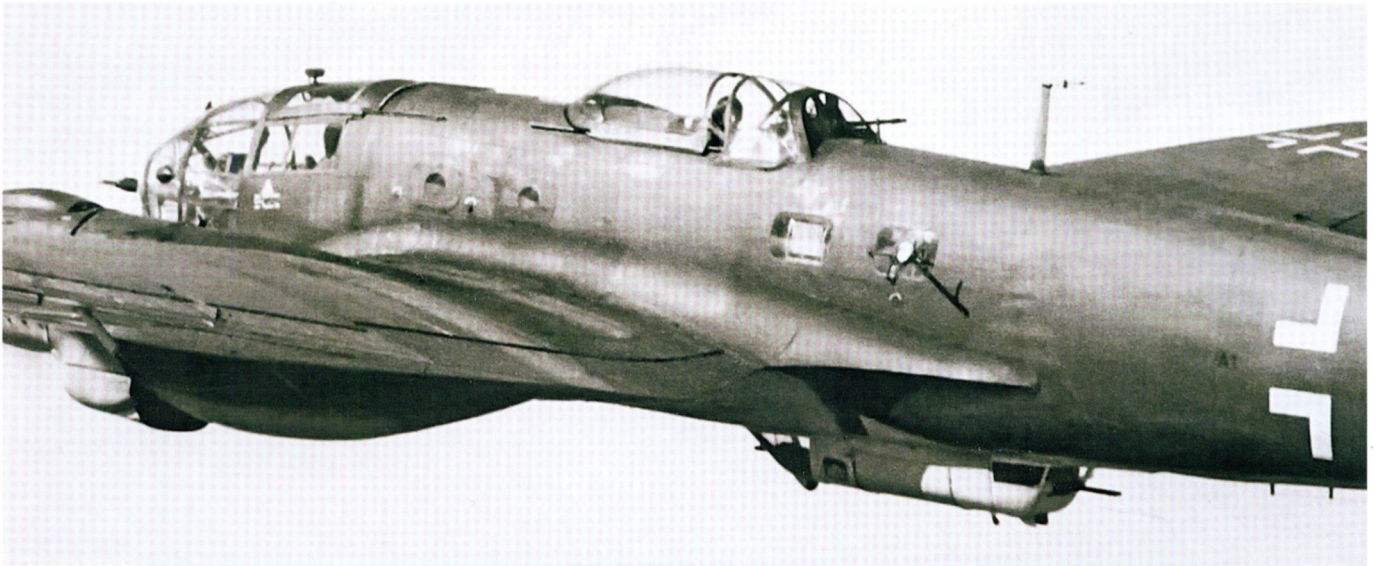
Die vor einer Halle im Frühjahr 1943 abgestellte He 111 Z DN+TZ (WkNr. 2706) sowie die dahinter geparkte He 111 H-6 SM+HT zeigen die Größe des Zwillingsflugzeugs. Die Maschinen wiesen den vollständig verkleideten B-Stand der H-6 auf, um die Arbeit der beiden rückwärtigen Bordschützen wenigstens ein wenig zu erleichtern.

Parked in front of a maintenance hanger DN+TZ (WkNr. 2706) demonstrates its huge size and wingspan when compared to He 111 H-6 SM+HT. The Zwilling featured the fully covered B-Stand of the H-6 to facilitate the work of the two dorsal gunners (AirDOC Collection)



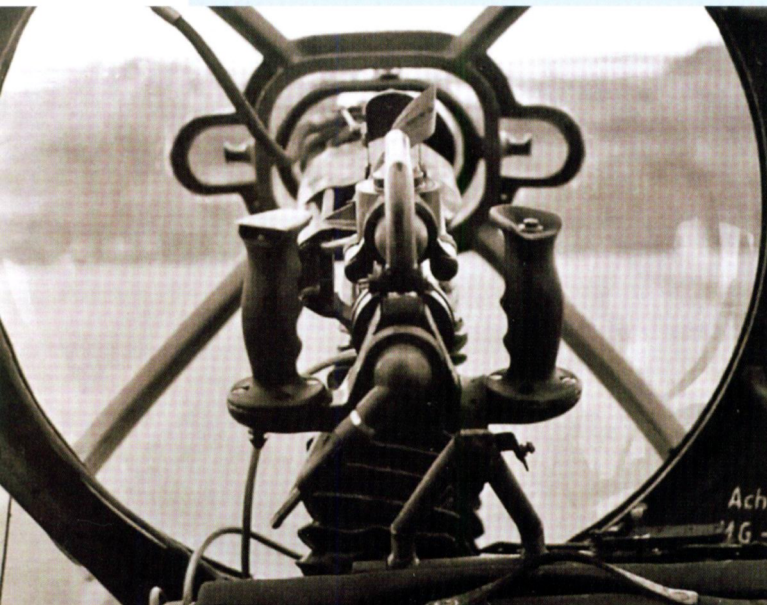
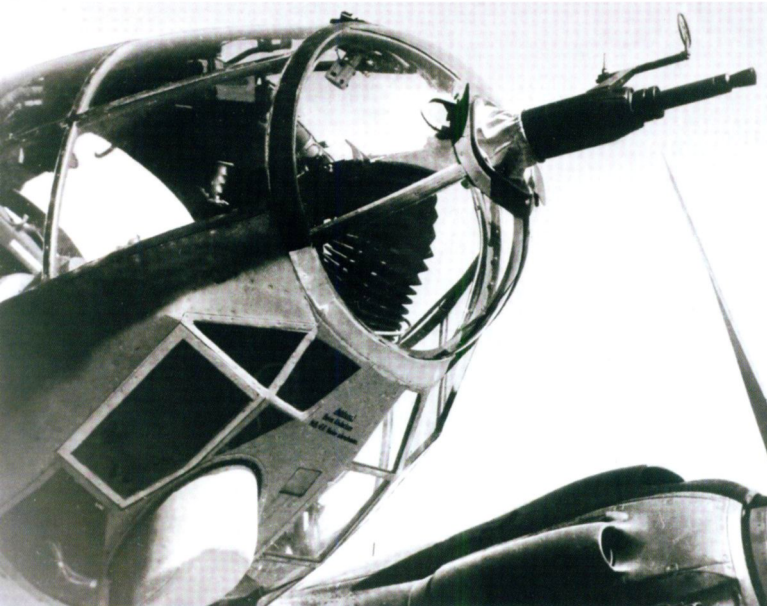


He 111 H-6 to H-20 and Z



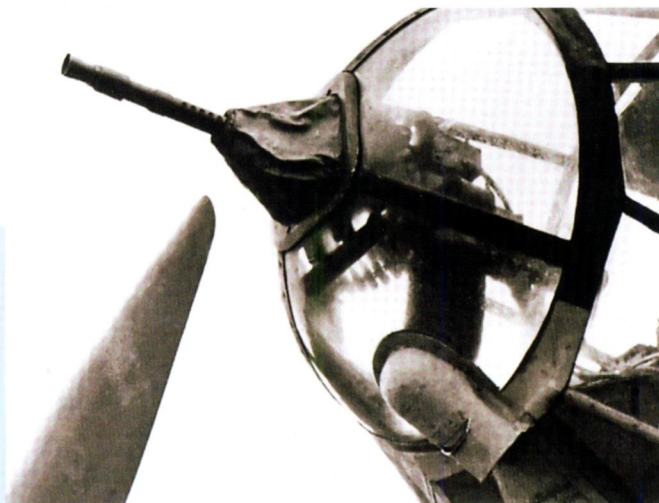
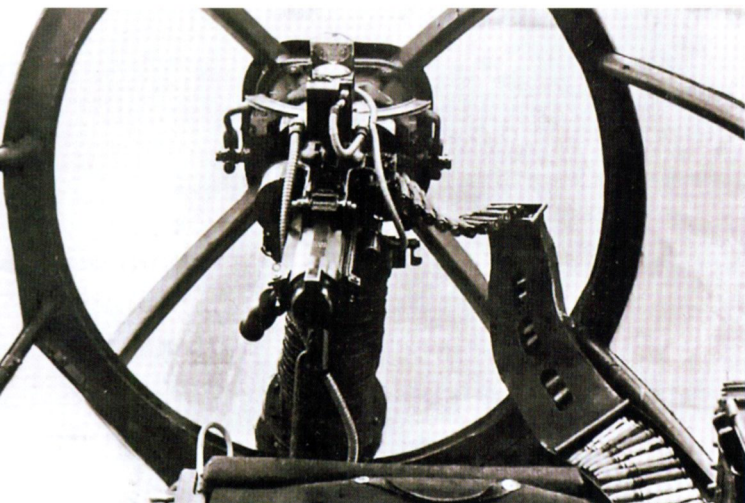
Die Defensiv-Bewaffnung dieser Heinkel He 111 H-16 bestand aus einem 20 mm MG-FF/M im A-Stand, einem 7,92 mm MG 81 im D- und einem 7,92 mm MG 81Z im C-Stand. Hinzu kamen jeweils ein MG 81 in den Seitenständen und ein 13 mm MG 131 im B-Stand.

The defensive armament of this He 111 H-16 consisted of a 20mm MG-FF/M in the A-Stand frontal gun position, a 7.92 mm MG 15 in the C-Stand (front ventral position) and a 7.92mm 81Z in the D-Stand (rear ventral position). In addition the aircraft features one MG 81 in each waist position and the 13mm MG 131 in the B-Stand on the spine. (Heinkel)



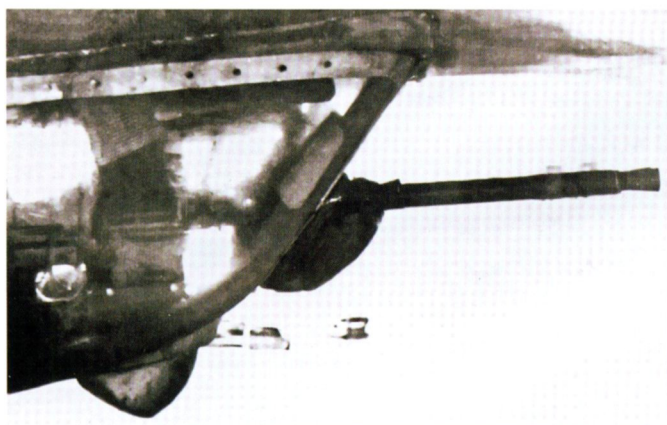
In Deutschland produzierte die Berliner Ikaria, Gesellschaft für Flugzeugzubehör mbH aus der Schweizer Oerlikon FF-F Maschinenkanone mit einer etwas stärkeren 20 x 80 mm-Patrone das 20 mm MG-FF. FF steht für Flügel Fest und bezieht sich dabei auf den Einbau in Tragflächen. Später wurde ein Minengeschoss eingeführt, das anstatt einer gefrästen eine dünnere, gepresste Patronenhülse aufwies, womit der Sprengstoffanteil höher wurde. Das Ergebnis war das MG FF/M, welches ab 1941 Standard war. Die Waffe hatte eine Schussfolge von 540 Geschossen pro Minute, während die Trommel in der Lage war, 60 Schuss Munition aufzunehmen.

The MG-FF/M was a drum-fed, 20mm aircraft automatic cannon, developed in 1936 by Ikaria Werke Berlin of Germany. FF stands for 'Flügel Fest – fixed in wing' as the weapon was usually installed in the wing of a fighter aircraft such as the Bf 109. The gun was a derivative of the Swiss Oerlikon FF F cannon and later adapted to fire a high-explosive mine shell, called Minengeschoss that featured a projectile with an explosive charge. The firing rate was 540rps, while the drum could hold up to 60 projectiles. (Nowarra † Collection – AirDOC Collection)



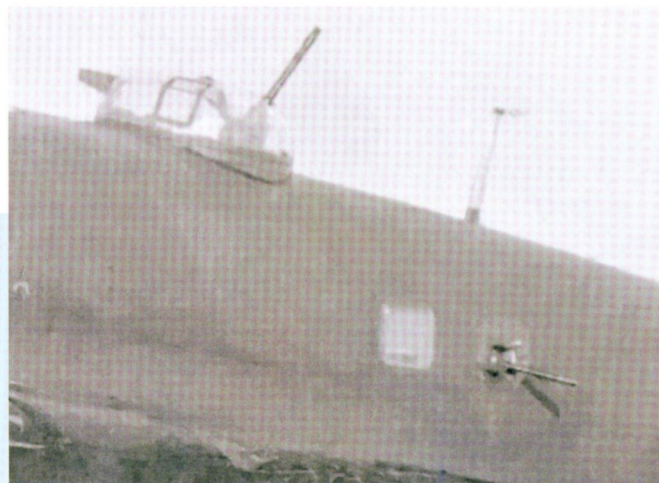
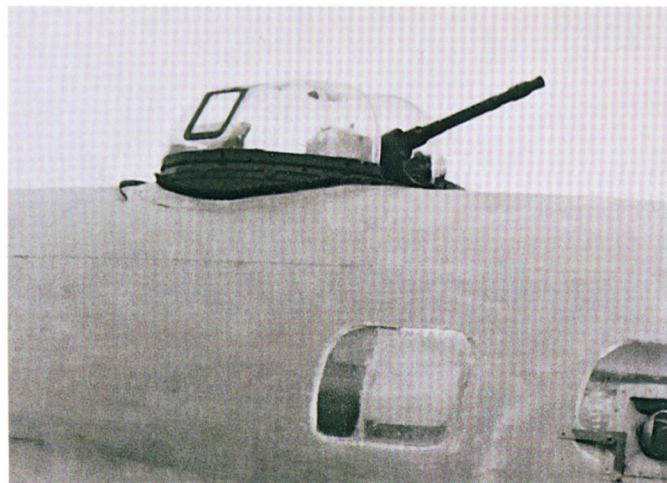
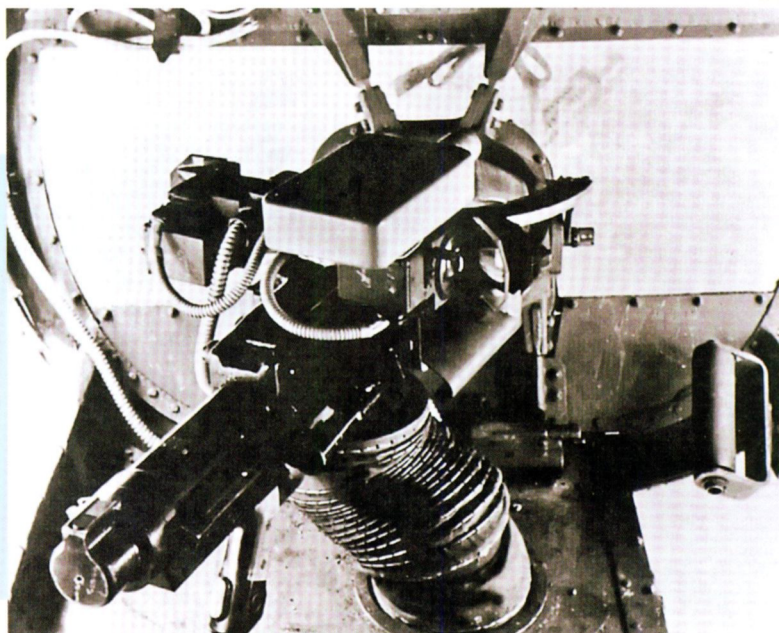
Mit der Einführung der He 111 H-20 wurde die Bewaffnung des A-Standes den sich ändernden Anforderungen angepasst. Das MG-FF/M viel weitgehend weg und wurde durch das Rheinmetall 13 mm MG 131 ersetzt. Die Waffe war 1168 mm lang, wog 16,6 kg und hatte eine Schussfolge von 930 Schuss/Min. Die Hülsen wurden direkt aus der Maschine geleitet. Gezielt wurde über eine ReVi 16A Richtoptik, die über dem Verschlussgehäuse angebracht war.

With the introduction of the H-20 the decision was made to replace the MG-FF/M by the Rheinmetall MG 131. The weapon had a calibre of 13mm, a length of 3.8ft with a weight of 37lbs. The gun was aimed via a small ReVi 16A gun-sight attached on top of the breech housing and had a firing rate of 930 projectiles per minute. (Heinkel)



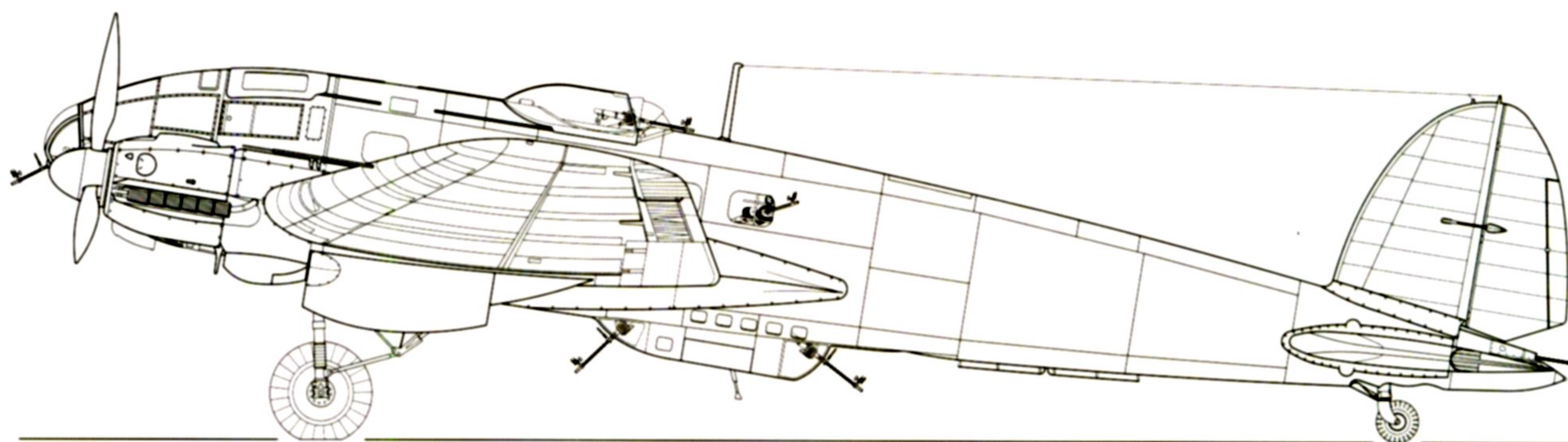
Bei der He 111 H-20, also auch bei späten H-16, wurde die Bestückung des C-Standes geändert – das MG 81Z wich dem MG 131. Im Gegensatz zur Waffe im A-Stand war bei der im C-Stand die Richtoptik um 90° im Uhrzeigersinn gedreht angebracht. Die Hülsen wurden über einen Schlauch aus der Bodenwanne ausgeworfen.

Late version H-16 and H-20 aircraft had the MG 81Z in the ventral position replaced by a MG 131. Contrary to the weapon in the A-Stand, the C-Stand MG 131's ReVi 16A gun-sight had been turned 90° (clockwise) due to restriction of space and field of vision. (Heinkel)



Die He 111 H-20 verfügte mit der Drehturmlafette (DL) 131 über einen bemannten Waffenstand mit einem MG 131 in der Plexiglaskuppel und einem seitlich eingelassenen planen Fenster zur visuellen Erfassung des Gegners ohne die durch die Kuppel hervorgerufenen Verzerrungen. Der Seitenrichtantrieb erfolgte mittels eines Elektromotors, die Höhenanrichtung der Waffe erfolgte durch die Bordschützen manuell. Die gleiche Lafette war auch in der Do 217 eingebaut.

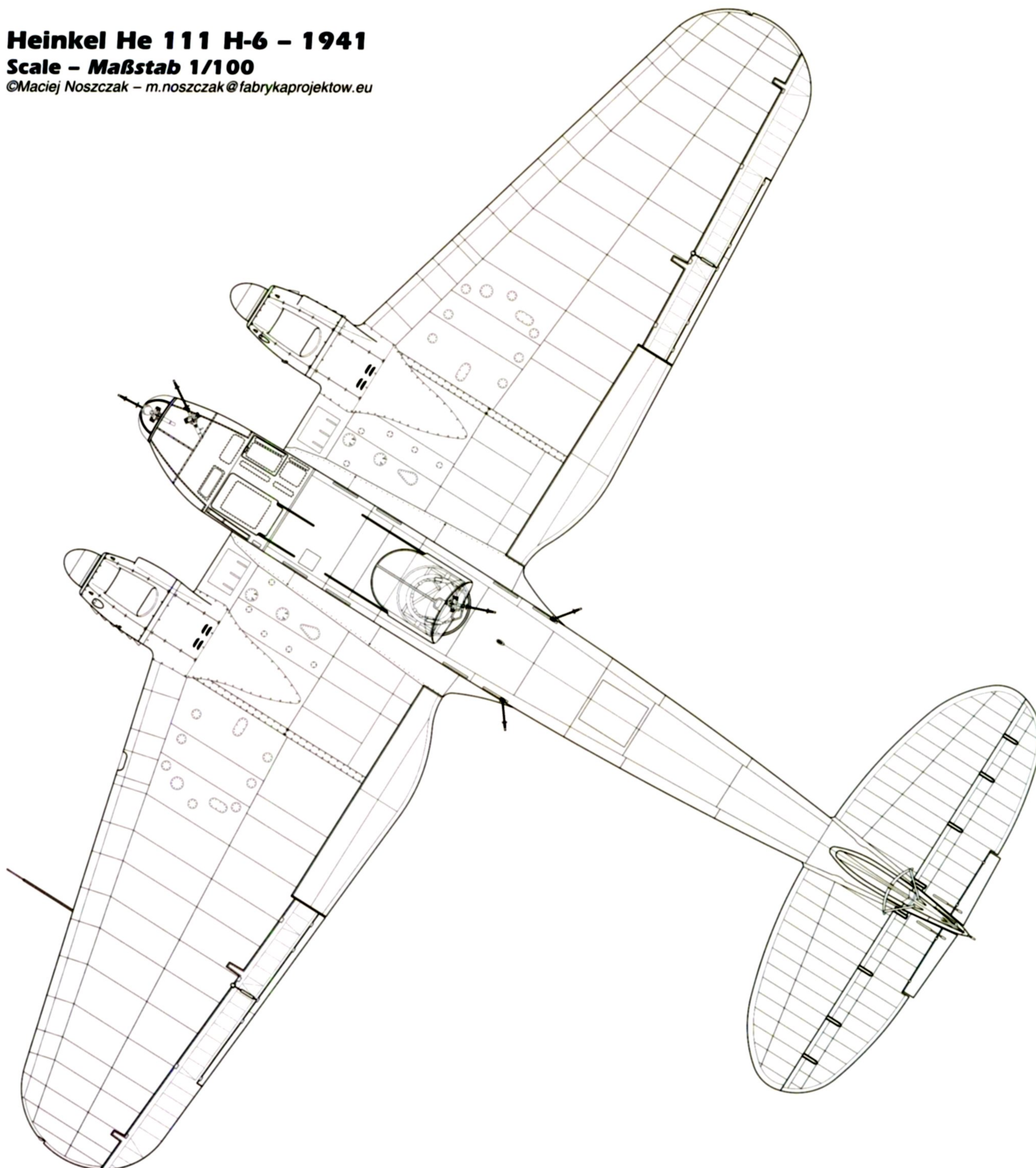
The Drehturmlafette (DL) 131 had replaced the standard B-Stand dorsal position on the He 111 H-20 series and was used as a conversion on some He 111 H-16. The DL 131 was a manned turret equipped with a single 13mm MG 13, protected with a Plexiglas cupola, which had a flat armoured window on the right side to visually detect enemy aircraft without the distortion created by the rounded cupola shape. (Nowarra † Collection)



Heinkel He 111 H-6 – 1941

Scale – Maßstab 1/100

©Maciej Noszczak – m.noszczak@fabrykaprojektow.eu

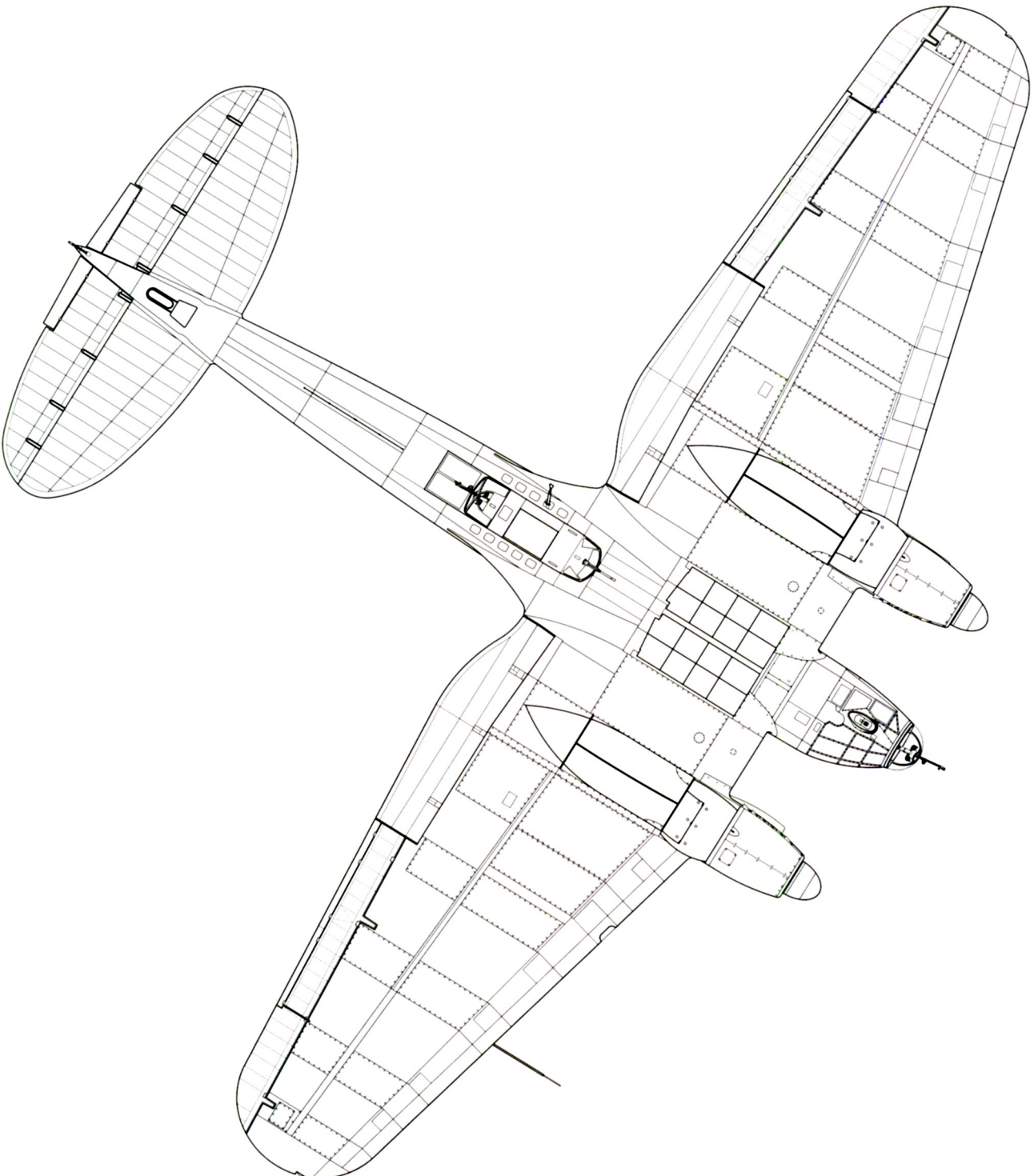
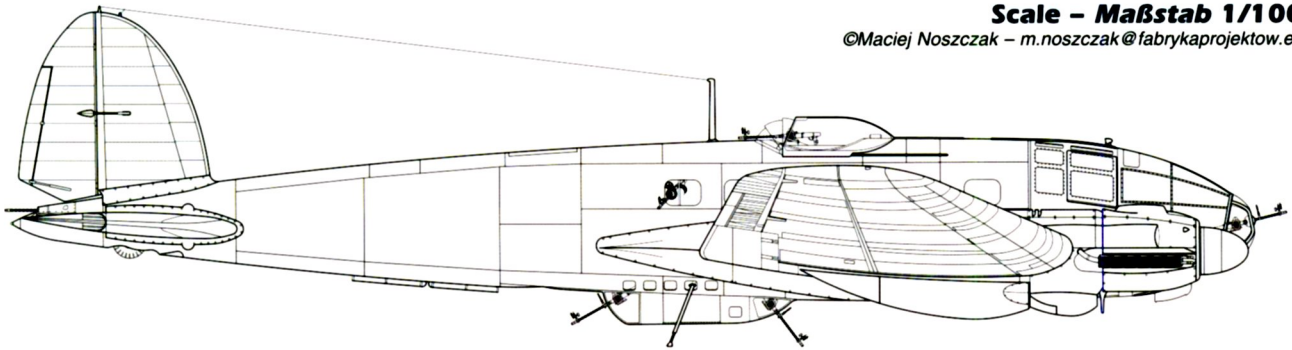




Heinkel He 111 H-6 – 1941

Scale – Maßstab 1/100

©Maciej Noszczak – m.noszczak@fabrykaprojektow.eu

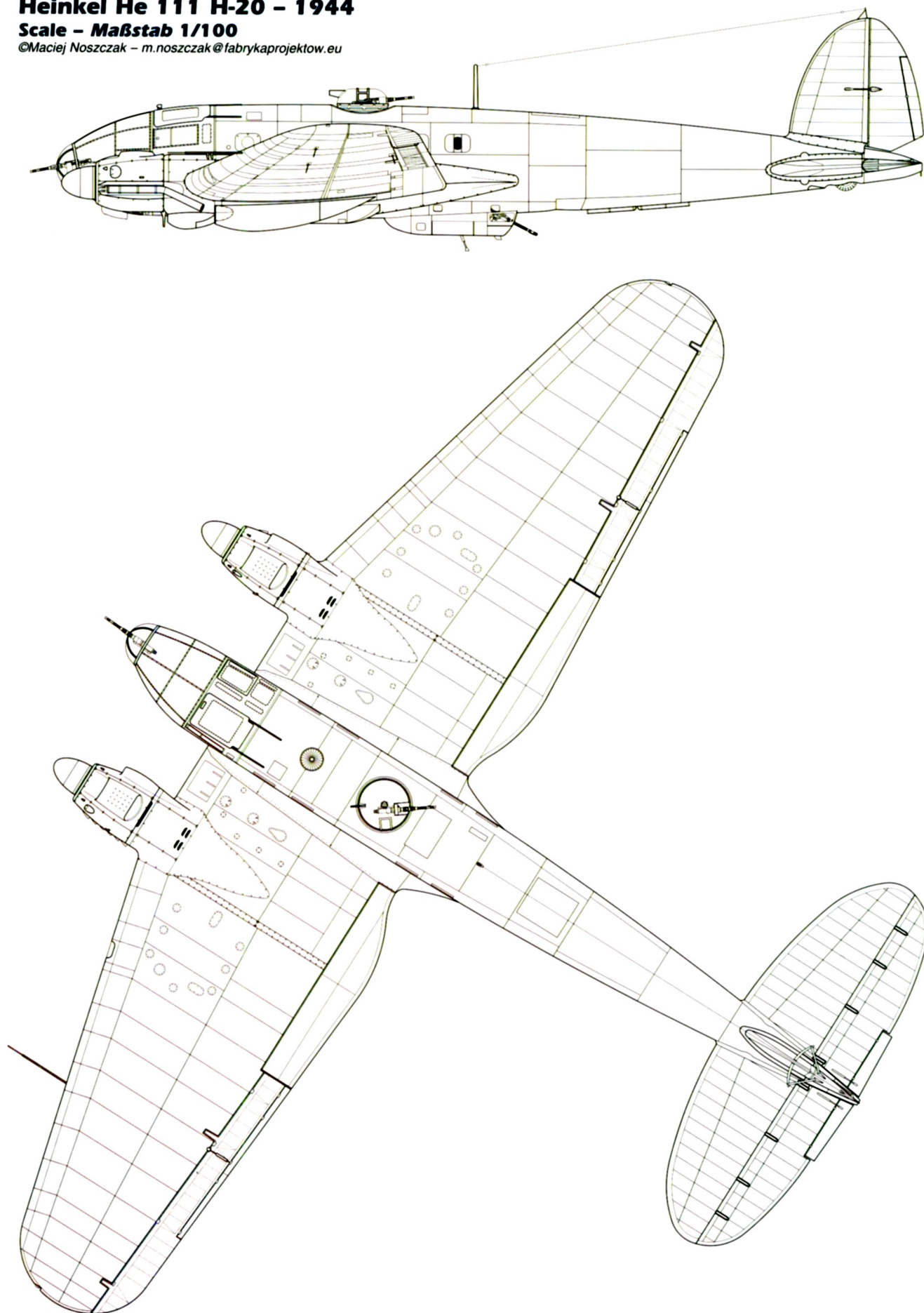




Heinkel He 111 H-20 - 1944

Scale - Maßstab 1/100

©Maciej Noszczak - m.noszczak@fabrykaprojektow.eu

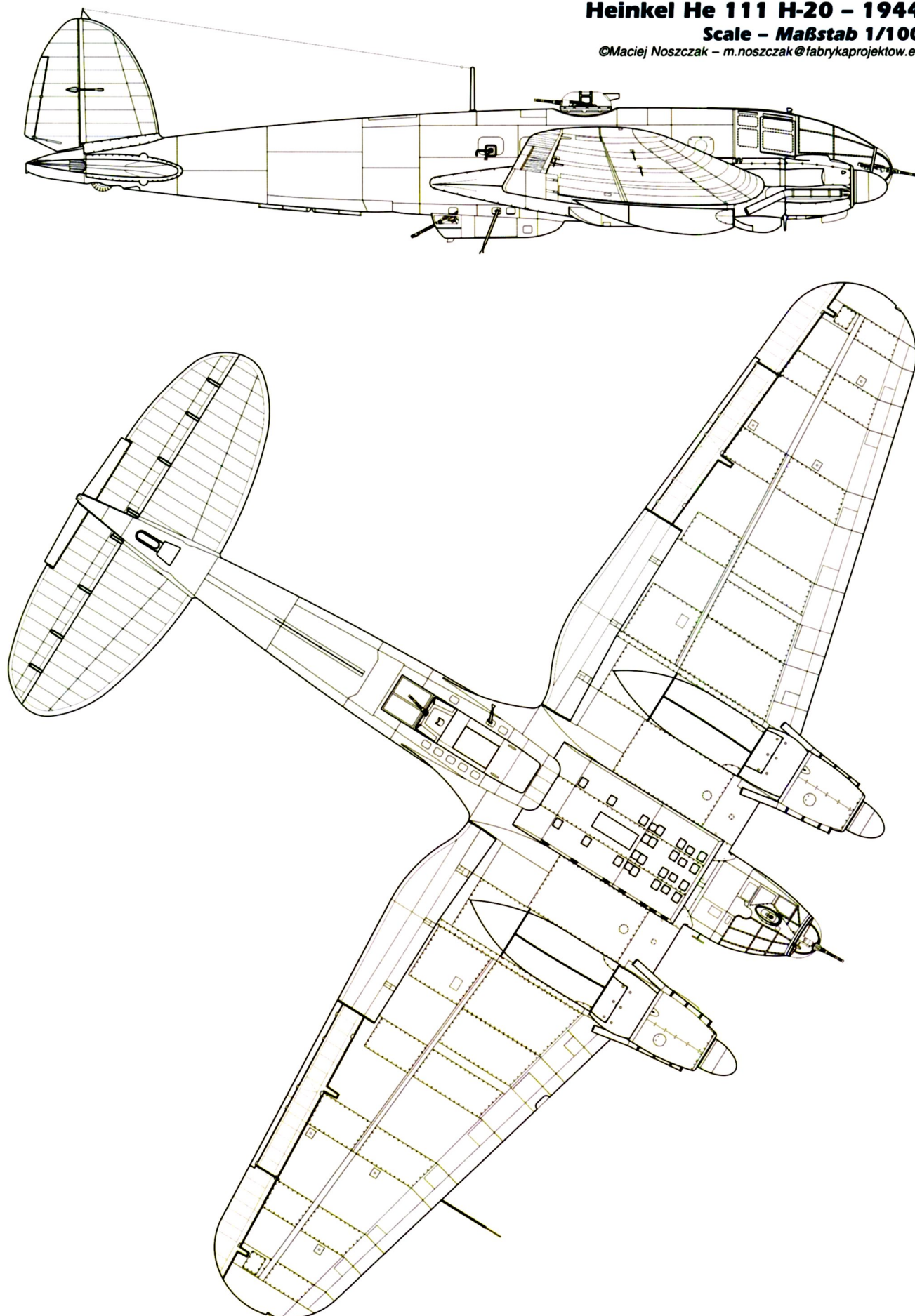


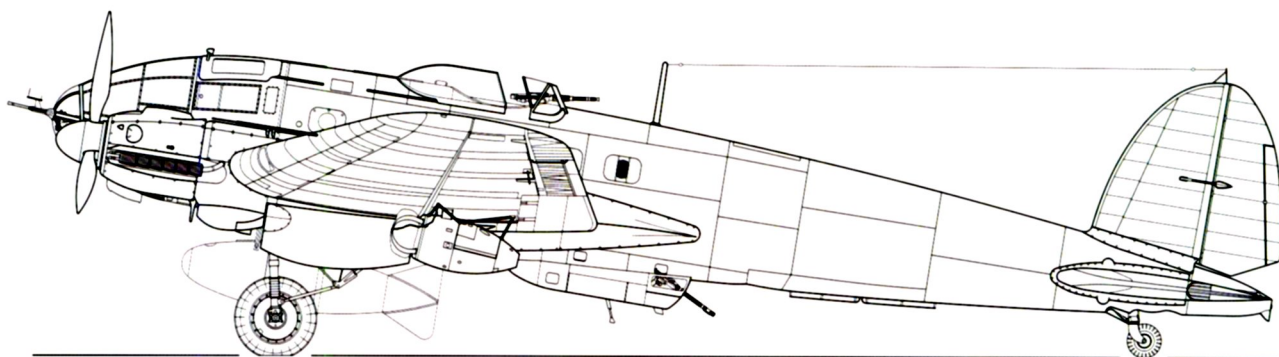


Heinkel He 111 H-20 – 1944

Scale – Maßstab 1/100

©Maciej Noszczak – m.noszczak@fabrykaprojektow.eu

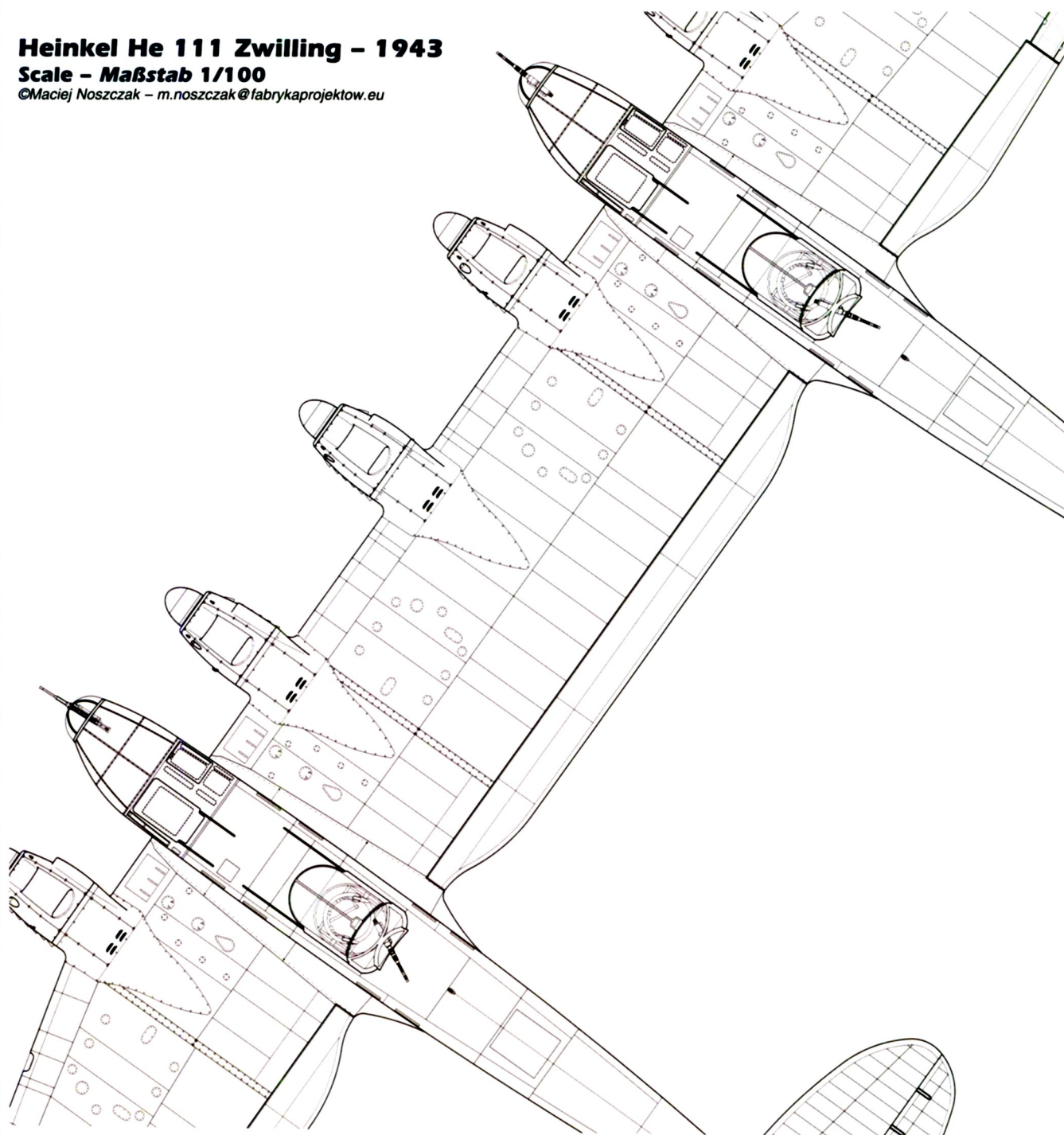




Heinkel He 111 Zwillings - 1943

Scale - Maßstab 1/100

©Maciej Noszczak - m.noszczak@fabrykaprojektow.eu

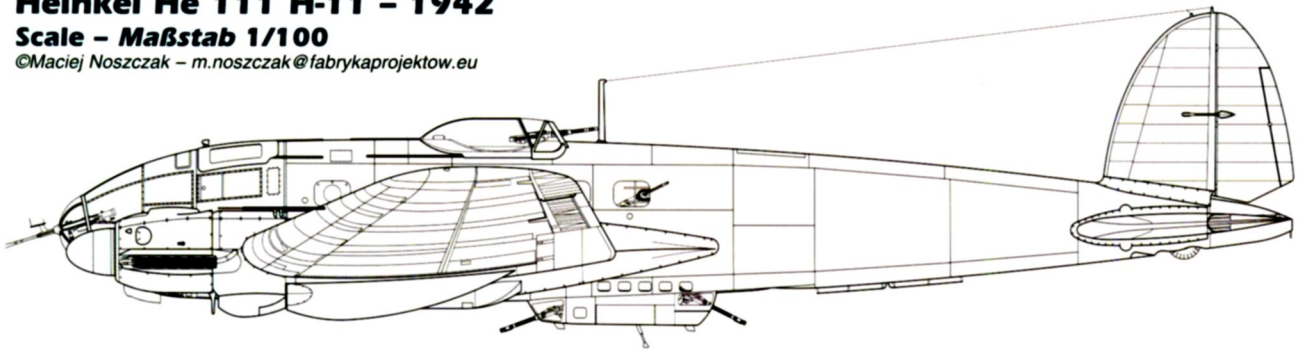




Heinkel He 111 H-11 – 1942

Scale – Maßstab 1/100

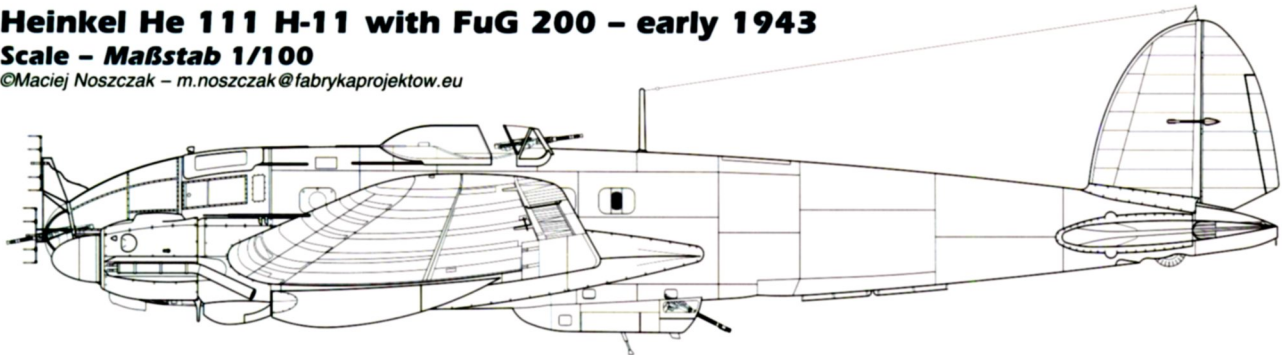
©Maciej Noszczak – m.noszczak@fabrykaprojektow.eu



Heinkel He 111 H-11 with FuG 200 – early 1943

Scale – Maßstab 1/100

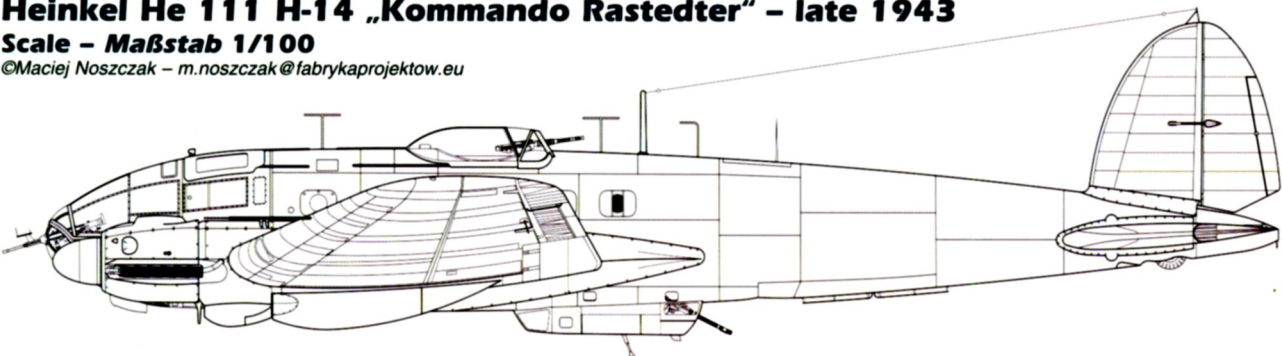
©Maciej Noszczak – m.noszczak@fabrykaprojektow.eu



Heinkel He 111 H-14 „Kommando Rastedter” – late 1943

Scale – Maßstab 1/100

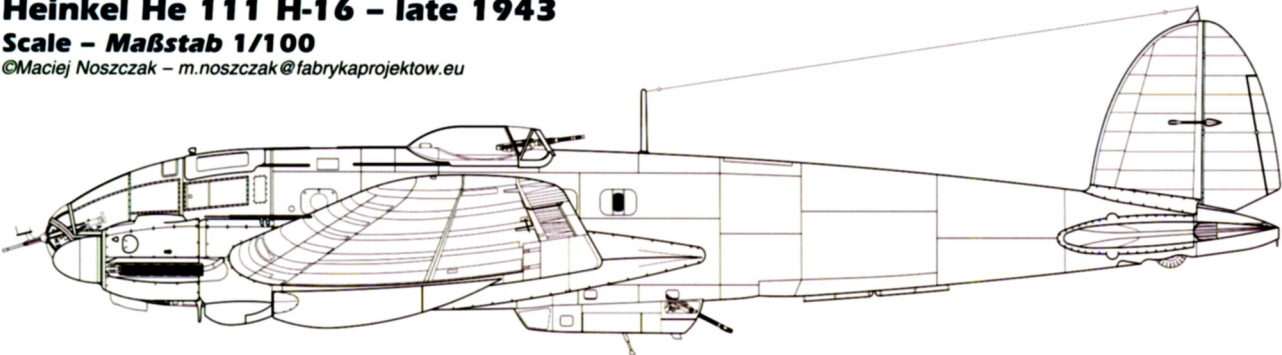
©Maciej Noszczak – m.noszczak@fabrykaprojektow.eu



Heinkel He 111 H-16 – late 1943

Scale – Maßstab 1/100

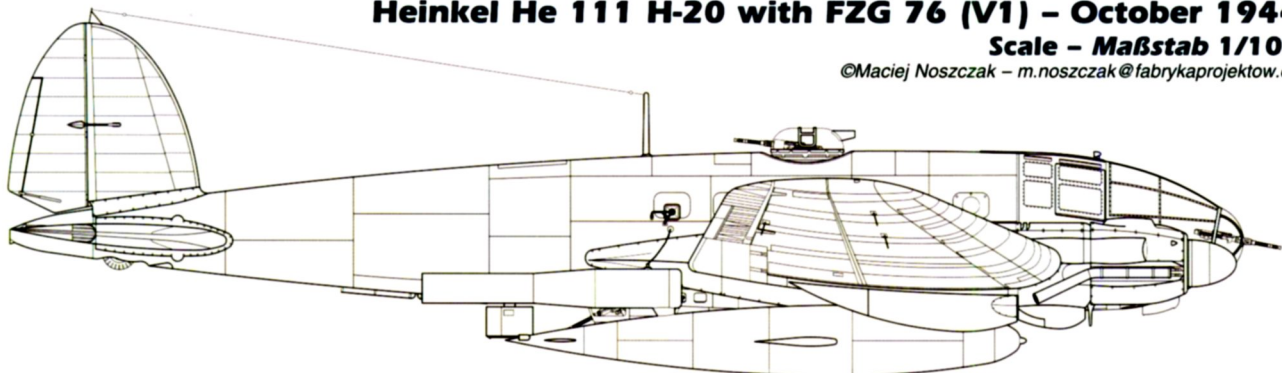
©Maciej Noszczak – m.noszczak@fabrykaprojektow.eu



Heinkel He 111 H-20 with FZG 76 (V1) – October 1944

Scale – Maßstab 1/100

©Maciej Noszczak – m.noszczak@fabrykaprojektow.eu





He 111 H-6 to H-20 and Z

Heinkel He 111 H-6, G1+CN, 6./KG 55 "Greif", The Ukraine, Spring 1942

This He 111 operated from Kirovograd airfield during the battle of Sevastopol. The aircraft features a standard camouflage of RLM 70/71/65 with yellow theatre markings and wing insignia on both sides aft of the cabin glazing.



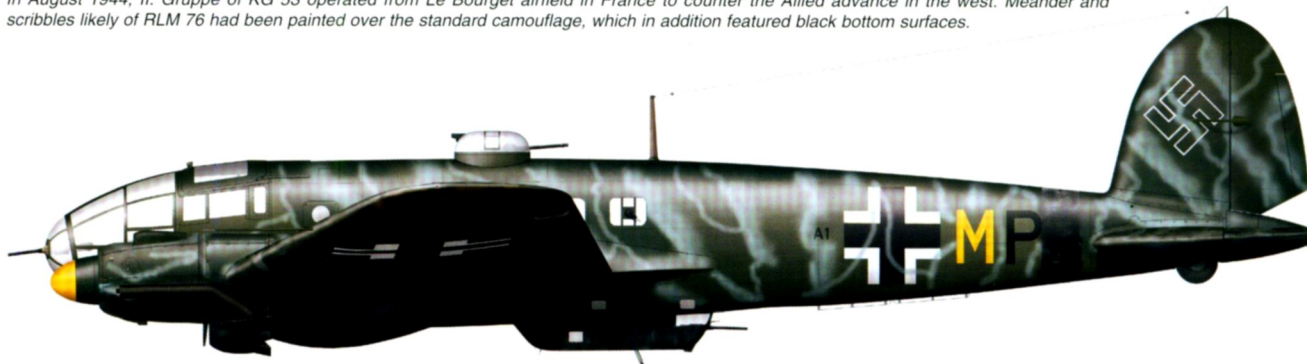
Heinkel He 111 H-6, 5J+GN, 5./KG 4 "General Wever", Central Russia, Winter 1942/43

4. Staffel of KG 4 operated from Seschtschinskaya airfield during the winter of 1942/43. The unit's aircraft had been over painted with a removable white winter-camouflage.



Heinkel He 111 H-20, A1+MP, 6./KG 53 "Legion Condor", Summer France 1944

In August 1944, II. Gruppe of KG 53 operated from Le Bourget airfield in France to counter the Allied advance in the west. Meander and scribbles likely of RLM 76 had been painted over the standard camouflage, which in addition featured black bottom surfaces.



Heinkel He 111 Zwilling, DN+TZ, GS-Kommando 2, Russia 1943

GS (Großsegler) Kommando 2 was stationed at Bagerowo airfield in early 1943 and operated the He 111 Zwilling in the target tow role. DN+TZ had a white winter-camouflage and Eastern Front identification markings. It was destroyed at Istres, France, on August 17, 1943.



Heinkel He 111 H-11, 1H+BL, 3./KG 26 „Löwengeschwader“, Sardinia 1943

This aircraft was seen operating from Decimomannu on Sardinia during the early summer of 1943. The standard camouflage was over painted with a meander-pattern consisting of either RLM 76 or RLM 02.



Heinkel He 111 H-11, A1+HS, 9./KG 53 „Legion Condor“, Northern Russia 1943

III. Gruppe of KG 53 operated from Pleskau airfield in Northern Russia and participated in the siege of Leningrad. For camouflage purposes German national insignia on the fuselage sides, the tactical codes and bottom surfaces had been over painted in black.



Heinkel He 111 H-6, 6N+AA, Geschwaderstab KG 100 „Wiking“, Central Russia, Winter 1942/43

This He 111 operated from Morosovskaya airfield in the pathfinder role. It was equipped with a MG-FF/M in the A-Stand and most probably had the aircraft letter applied in blue. The standard camouflage was RLM 70/71/65 with black undersides and yellow theatre markings.



Heinkel He 111 H-20, 6N+CB, Stab I. Gruppe KG 100 „Wiking“, Southern Russia 1944

I. Gruppe of KG 100 operated from Nikolayev in the Ukraine prior to the unit's return to Lechfeld in the 2nd quarter of 1944 for conversion to the He 177. The aircraft features a standard three-tone camouflage with yellow theatre markings and green aircraft letter "C" on the fuselage sides.





Ein seltenes Bild einer Heinkel He 111 H-16 des Kampfgeschwaders 55 "Greif", aufgenommen beim Abwurf von SC 50 Bomben im Sommer 1943. Die He 111 H-16 konnte in ihren ESAC-Magazinen bis zu 32 dieser relativ kleinen, aber effektiven Minenbomben aufnehmen.

A rather rare photograph of a Heinkel He 111 H-16 of Kampfgeschwader 55 "Greif", taken while dropping a full load of SC 50 general purpose bombs in the summer of 1943. The He 111 H-16 was able to carry up to 32 pieces of this rather small but effective bomb in its eight ESAC-Magazin internal bomb racks. (AirDOC Collection)



Heinkel He 111 Teil 3
ISBN 978-3-935687-49-2

Deutschland € 16,95
Österreich € 19,30
Schweiz CHF 29,90